1° Suppl. alla GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA - Num. 117 - 16 maggio 1865

PARTE UFFICIALE

TORINO, 16 MAGGIO 1865

Allegati alla legge 20 marzo 1865, n. 2248, inserta nella Gazzetta del 27 aprile u. s. n. 101.

(Vedi Allegato A nel n. 110 (suppl.), Allegato B nn. 111 e 112, Allegato C nel n. 113, ed Allegati D, ed E nel n. 114).

ALLEGATO F.

LEGGE SUI LAVORI PUBBLICI.

TITOLO I.

Delle attribuzioni del Ministero dei Lavori Pubblici relative alle opere pubbliche.

Art. 1. Sono nelle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici:

a) Le strade nazionali così ordinarie come ferrate, per gli studi e formazione dei progetti, per la direzione delle opere di costruzione e di manutenzione e per la loro polizia;

b) Le strade ferrate sociali per l'esame delle domande di costituzione delle società, per le concessioni dei relativi privilegi, per l'approvazione dei piani esecutivi, e per la sorveglianza alla costruzione, alla manutenzione e all'esercizio;

c) L'esercizio delle strade ferrate nazionali e la manutenzione ed esercizio di quelle strade sociali che lo Stato s'incaricasse di esercitare;

d) Le strade provinciali, comunali e vicinali e le opere che si eseguiscono a spese delle provincie e dei comuni, nei limiti e nei casi determinati dalla legge;

e) I canali demaniali così di navigazione come d'irrigazione per ciò che concerne la direzione dei progetti e delle opere di costruzione, di difesa, di conservazione e di miglioramento, e la parte tecnica della distribuzione delle acque, e la polizia della navigazione;

f) Il regime e la polizia delle acque pubbliche e così dei fiumi, torrenti, laghi, rivi e canali di scolo artificiale; i progetti e le opere relative alla navigazione fluviale e lacuale, al trasporto dei legnami a galla, alla difesa delle sponde e territori laterali dalle corrosioni, inondazioni e disalveamenti, alle derivazioni di acque pubbliche, al bonificamento delle paludi e degli stagni nei rapporti tecnici; finalmente la polizia tecnica della navigazione dei fiumi e laghi;

g) Le opere e i lavori di costruzione e manutenzione dei porti, dei fari e delle spiaggie marittime, e la polizia tecnica relativa;

h) La conservazione dei pubblici monumenti d'arte per la parte tecnica;

i) La costruzione, le ampliazioni, i miglioramenti e la manutenzione degli edifizi pubblici, esclusi quelli dipendenti dalle amministrazioni della guerra e della marina, e quelli i quali, tuttochè facienti parte del patrimonio dello Stato, non servono ad uso pubblico;

k) Lo stabilimento, la manutenzione e l'esercizio dei telegrafi.

Art. 2. Le attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda la costruzione di nuove strade nazionali ordinarie e ferrate, di strade ferrate sociali, di strade provinciali, comunali e vicinali, e di nuovi lavori marittimi, sono subordinate ai concerti da prendersi preventivamente col Ministero della guerra, ogniqualvolta gli anzidetti oggetti possano avere influenza o relazione colla difesa militare e colla sicurezza dello Stato.

Ad analoghi concerti col Ministero della marina sarà subordinata la esecuzione dei lavori marittimi per quanto possano interessare la sicurezza, la facilità e la regolarità della navigazione.

Art. 3. Le tariffe per le strade ferrate esercitate o guarentite dallo Stato, ed i canoni per l'uso e i prezzi di vendita delle acque pubbliche, vengono determinati dal Ministero dei lavori pubblici di concerto con quello delle finanze.

Art. 4. La sorveglianza attribuita al Ministero dei lavori pubblici sulla costruzione, manutenzione ed esercizio delle strade ferrate di società concessionarie, si estende a tutto quanto riguarda la esatta osservanza dei capitoli di concessione, affine di assicurare l'interesse economico dello Stato e tutelare la sicurezza, puntualità e regolarità del servizio pubblico.

Art. 5. Le proposte ed i programmi relativi alla manutenzione, ampliazioni, miglioramenti e nuove costruzioni degli edifizi e stabilimenti amministrati dagli altri Ministeri sono a questi riservati, come è loro riservata la concessione dell'eseguimento, ed il pagamento delle relative spese; ma è nelle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici la compilazione dei relativi progetti d'arte, la direzione tecnica della esecuzione, la contabilità relativa e la collaudazione delle opere.

Nei casi in cui un altro Ministero credesse dover far redigere il progetto di una nuova fabbrica o stabilimento da ingegneri od architetti da lui delegati, tale progetto sarà deferito all'esame ed approvazione tecnica del Ministero dei lavori pubblici, che avrà l'alta sorveglianza dell'esecuzione e la collaudazione.

La ingerenza del Ministero dei lavori pubblici non si estende a quanto può risguardare l'eseguimento delle ordinarie piccole riparazioni occorrenti per l'uso dei locali degli uffizi e delle fabbriche e stabilimenti suddetti.

Art. 6. Quanto ai fabbricati o stabilimenti di proprietà privata o sociale o di altri corpi morali destinati ad uso pubblico, la ingerenza del Ministero dei lavori pubblici per quanto interessa la sicurezza e l'igiene pubblica potrà essere richiesta da quel Ministero, alle attribuzioni del quale la loro sicurezza e l'igiene sono affidate.

Art. 7. Nelle opere marittime e lacuali o comunali o provinciali o private che venissero eseguite senza concorso dello Stato, siano esse dirette a vantaggio della navigazione, od abbiano qualsivoglia altro scopo di utilità pubblica o privata, le attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici sono limitate all'esame ed approvazione dei relativi progetti tecnici ed all'accertamento dell'osservanza delle condizioni imposte, riservata al Ministero di finanze la concessione della occupazione delle spiaggie, e ferme inoltre, quanto alle spiaggie marittime, le disposizioni del Codice della marina mercantile.

Art. 8. La ingerenza attribuita al Ministero dei lavori pubblici sui telegrafi elettro-magnetici stabiliti dalle società concessionarie lungo le ferrovie sociali, di cui è conceduto l'uso all'amministrazione dello Stato od al pubblico, è determinata dagli atti di concessione.

Per tutte le altre linee telegrafiche il servizio sarà ordinato con uno speciale regolamento emanato per decreto reale.

TITOLO II.

Delle strade ordinarie.

CAPO I.

Della classificazione delle strade.

Art. 9. Le strade ordinarie d'uso pubblico sono distinte in nazionali, provinciali, comunali e vicinali.

Sezione I. — *Strade nazionali.*

Art. 10. Sono nazionali:

a) Le grandi linee stradali che nel loro corso congiungono direttamente parecchie delle città primarie del regno, o queste coi più vicini porti commerciali di prima classe;

b) Quelle che allacciano le precedenti alle grandi linee commerciali degli Stati limitrofi;

c) Le grandi strade attraverso le catene principali delle Alpi e degli Appennini;

d) Quelle che hanno uno scopo esclusivamente militare.

Art. 11. Non può esservi strada nazionale fra due punti del territorio che siano collegati da una ferrovia.

Venendo aperte ad uso pubblico strade ferrate scorrenti nella stessa direzione delle strade nazionali esistenti, queste passeranno nella classe delle provinciali, al principio dell'anno solare immediatamente successivo, se l'apertura avvenga nella prima metà dell'anno, ed al principio del secondo anno susseguente, quando avverrà nella seconda metà.

Quando fra due punti del territorio le comunicazioni possono farsi più agevolmente, parte per strada ordinaria e parte per via ferrata, potrà essere classificato fra le nazionali quel tronco soltanto di strada ordinaria che congiunge uno dei due colla stazione più vicina della ferrovia.

Le disposizioni di questo articolo non sono applicabili a quei tronchi stradali che attraversano la catena principale delle Alpi o degli Appennini.

Art. 12. In conformità delle norme stabilite dalla presente legge, e nel termine di sei mesi dalla sua pubblicazione, il Governo del Re stabilirà quali delle strade esistenti od in corso di costruzione rimangano nazionali, e ne pubblicherà l'elenco, approvato per decreto reale, dopo aver sentito i Consigli provinciali, ed avuto il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Stabilito l'elenco delle strade nazionali, non potrà esservi introdotta fuorchè per legge, alcuna modificazione, la quale non derivi dall'applicazione del precedente articolo.

Sezione II. — *Strade provinciali.*

Art. 13. Sono provinciali:

a) Le strade che servono alla più diretta comunicazione fra il capoluogo di una provincia e quelli delle provincie limitrofe;

b) Quelle che dal capoluogo di una provincia conducono ai capoluoghi dei circondari in cui essa è divisa;

c) Quelle che collegano i capoluoghi di provincia o di circondario coi vicini porti marittimi più importanti;

d) Quelle che sono riconosciute di molta importanza per le relazioni industriali, commerciali ed agricole della provincia o della maggior parte di essa, purchè facciano capo a ferrovie, a strade nazionali, o almeno ad un capoluogo di circondario della stessa o di altra provincia.

Art. 14. I Consigli provinciali deliberano entro un anno dalla pubblicazione della presente legge sulla classificazione delle strade provinciali comprese nelle rispettive provincie, e ne formano quindi l'elenco che dovrà essere pubblicato in tutti i comuni della provincia.

L'approvazione definitiva di questo elenco, promossa dopo un mese dalla pubblicazione, sarà fatta per Decreto Reale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed anche il Consiglio di Stato nel caso che siano insorti reclami di comuni. Però col decreto reale non potrà farsi all'elenco alcuna variazione che non sia stata prima comunicata al Consiglio provinciale per averne il parere.

Per ogni modificazione successiva degli elenchi delle strade provinciali si osserveranno le medesime formalità.

Art. 15. Allorchè avvenga la esclusione di una strada dal novero delle provinciali, essa passerà col principio dell'anno successivo nella classe delle comunali, rimanendo perciò a carico o delle singole comunità che attraversa, o de'varii comuni riuniti in consorzio.

Le deliberazioni dei Consigli provinciali a tale effetto non saranno approvate, se non sentiti i Consigli dei comuni interessati, e costituito, ove occorra, il consorzio a norma della legge.

Sezione III. — *Strade comunali e vicinali.*

Art. 16. Sono strade comunali:

a) Quelle necessarie per porre in comunicazione il maggior centro di popolazione d'una comunità col capoluogo del rispettivo circondario e con quelli dei comuni contigui.

Non sono considerate come contigue le comunità separate l'una dall'altra da una elevata catena di monti;

b) Quelle che sono nell'interno dei luoghi abitati;

c) Quelle che dai maggiori centri di popolazione di un comune conducono alle rispettive chiese parrocchiali ed ai cimiteri, o mettono capo a ferrovie e porti, sia direttamente, sia collegandosi ad altre strade esistenti;

d) Quelle che servono a riunire fra loro le più importanti frazioni di un comune;

e) Quelle che al momento della classificazione si troveranno sistemate, e dai comuni mantenute, salve le ulteriori deliberazioni dei Consigli comunali, di cui è parola all'art. 18.

Art. 17. Entro un anno dalla presente legge, le Giunte municipali formeranno un elenco delle strade da classificarsi fra le comunali, indicando i luoghi abitati che percorrono, la loro larghezza e lunghezza chilometrica. Si terrà conto degli elenchi già esistenti.

Questo elenco sarà per la durata di un mese depositato in una delle sale della residenza comunale ed affisso in copia all'albo pretorio. Gli interessati verranno con pubblico avviso invitati a prenderne cognizione ed a presentare in iscritto entro il termine suddetto le loro osservazioni ed i loro reclami.

Spirato quel termine, il Consiglio comunale, deliberando sulla proposta della Giunta e sui reclami dei privati, stabilirà l'elenco delle strade comunali, il quale sarà omologato dal prefetto.

Alla Deputazione provinciale spetterà la decisione sulle insorte contestazioni ed il rendere obbligatoria la classificazione delle strade indicate nell'articolo precedente, sentito il parere dell'ufficio del genio civile. Questa decisione dovrà essere omologata dal prefetto.

Art. 18. Ogni aggiunta all'elenco ed ogni soppressione di strade comunali sarà soggetta alle formalità e prescrizioni contenute nel precedente articolo.

Le deliberazioni dei Consigli comunali portanti soppressioni di strade dovranno dichiarare se debbano essere classificate come vicinali, o se invece si debba alienarne il suolo ai proprietari frontisti, od all'asta pubblica.

Art. 19. Tutte le altre strade non iscritte nelle precedenti categorie e soggette a servitù pubblica sono vicinali.

Le strade vicinali sono soggette alla vigilanza delle autorità comunali.

Sezione IV. — *Disposizioni comuni alle strade nazionali, provinciali, comunali e vicinali.*

Art. 20. Gli elenchi delle strade approvati definitivamente, e di cui sarà deposta copia negli archivi della prefettura, fanno prova in materia di strade per tutti gli effetti di ragione.

Le quistioni però che insorgono sulla proprietà del suolo delle medesime o delle opere annesse sono giudicate dai tribunali ordinari.

Art. 21. Quando una linea stradale, che secondo la presente legge deve classificarsi fra le provinciali o le comunali, tocchi più provincie o più comuni, e le rispettive amministrazioni non si accordino sulla scelta del tracciamento, la decisione della quistione spetta al Ministero dei lavori pubblici per le linee provinciali e per le comunali scorrenti in diverse provincie, e spetta al prefetto, sentita la Deputazione provinciale, per le altre.

Art. 22. Il suolo delle strade nazionali è proprietà dello Stato; quello delle strade provinciali appartiene alle provincie, ed è proprietà dei comuni il suolo delle strade comunali.

Sono considerati come parte di queste strade per gli effetti amministrativi contemplati nella presente legge i fossi laterali che servono unicamente o principalmente agli scoli delle strade, le controbanchine, le scarpe in rialzo e le opere d'arte d'ogni genere stabilite lungo le strade medesime, non che le aiuole per deposito di materiali, le case di ricovero e quelle per abitazioni di cantonieri.

Nell'interno delle città e villaggi fanno parte delle strade comunali le piazze, gli spazi ed i vicoli ad esse adiacenti ed aperti sul suolo pubblico, restando però ferme le consuetudini, le convenzioni esistenti ed i diritti acquisiti.

I tronchi delle strade nazionali e provinciali compresi nell'abitato di una città o villaggio fanno parte delle strade comunali, salvo il concorso dello Stato o della provincia nelle spese di mantenimento o di miglioramento come all'art. 41 e seguenti.

CAPO II.

Costruzione, sistemazione e conservazione delle strade.

Art. 23. La dimensione e le forme da assegnarsi alle strade nazionali, ed opere relative, come tutti i lavori da farsi per la costruzione, sistemazione e mantenimento delle medesime debbono risultare da un progetto compilato secondo un regolamento da approvarsi per decreto reale.

Art. 24. I Consigli provinciali dovranno entro due anni deliberare regolamenti obbligatorii, da approvarsi per decreto reale, per la costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali, comunali e consorziali.

Questi regolamenti stabiliranno il sistema di sorveglianza delle strade ed il modo di riparto delle relative spese.

Art. 25. Il tracciamento generale di qualunque nuova strada provinciale, deliberato dal Consiglio provinciale, deve essere approvato con decreto reale, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Nel caso in cui questo parere sia contrario al proposto andamento o vi suggerisca modificazioni importanti, il Ministero ne farà conoscere al Consiglio provinciale le ragioni, e dopo le repliche del medesimo promuoverà il decreto reale.

Art. 26. I progetti di nuove strade provinciali e delle loro opere d'arte più importanti, che possono modificare o variare il regime dei fiumi e torrenti, o che interessano varie provincie, o per le quali lo Stato concorre con sussidi o per qualunque altro titolo, saranno sottoposti all'esame del Consiglio dei lavori pubblici ed approvati dal Ministero.

Art. 27. I progetti di strade comunali sono approvati dalla Deputazione provinciale, sentito l'ufficio del genio civile.

Art. 28. È obbligatoria la conservazione in istato normale delle strade provinciali e comunali sistemate.

Art. 29. I porti o ponti natanti o chiatte, ed i ponti galleggianti di barche che servono alla continuazione di qualsivoglia classe di strade nell'attraversare i fiumi e torrenti, ovunque ad uso pubblico o privato ne sia autorizzato lo stabilimento e l'esercizio, debbono essere collocati nei luoghi e nei modi più convenienti per conciliare insieme la comodità, facilità e sicurezza del tragitto di detti fiumi e torrenti colla brevità, comodo e sicurezza delle vie di accesso, osservando le prescrizioni e cautele che saranno ordinate dal Governo, al quale si dovrà pure ricorrere pel relativo permesso quando diventi necessario variar posizione.

CAPO III.

Spese per le strade.

Sezione I. — *Strade nazionali.*

Art. 30. Le strade nazionali e tutti gli edifizi lungo le medesime per passaggio di corsi d'acqua naturali si costruiscono, si adattano e si conservano a spese dello Stato.

Art. 31. Pei lavori contemplati nel precedente articolo non devesi in modo alcuno, sia direttamente, sia indirettamente, recare speciale aggravio nè alle località traversate, nè a chi transita sulla strada.

Sono quindi soppressi i pedaggi tuttavia esistenti a favore dello Stato o delle provincie lungo le strade nazionali, ad eccezione di quelli per il varco dei fiumi o torrenti sopra chiatte o ponti natanti.

Art. 32. Chi avesse od acquistasse la ragione di attraversare le strade con corsi d'acqua, è obbligato a stabilire e mantenere i ponti ed altre opere necessarie per il passaggio e la condotta delle acque, e per ovviare ai danni che le medesime potessero arrecare alla strada.

Queste opere si costrurranno secondo le norme da prescriversi dall'Amministrazione e sotto la sorveglianza dell'ufficio del genio civile.

Se nella costruzione o sistemazione di una strada deve traversarsi un corso d'acqua preesistente, la Amministrazione che fa eseguire i lavori è tenuta alla conservazione del canale ed alla costruzione e manutenzione dei ponti ed altre opere di che in quest'articolo.

Art. 33. I ponti ed edifizi in legnami esistenti sui canali artificiali che traversano una strada, dovranno nel caso di ricostruzione, venire rifatti o tutti di muro o di muro misto con ferro.

Sono eccettuate da questa disposizione le località soggette a servitù militari, per le quali, in forza di concerti presi o da prendere col Ministero della guerra, si credesse provvedere diversamente nell'interesse della difesa dello Stato.

Art. 34. I ponti ed altri edifizi esistenti sopra canali artificiali sono mantenuti e rifatti dai proprietari ed utenti di questi, purchè non ne provino la preesistenza alle strade od abbiano titolo o possesso in contrario.

Art. 35. Occorrendo il trasporto o l'allargamento di alcuni tratti di strade attraversate da canali artificiali, spetta ai proprietari, possessori od utenti delle acque la ricostruzione in muratura o in opere miste di muro e ferro dei ponti ed altri edifizi in legname, come la successiva loro manutenzione; se invece sono di cotto o di pietra, la spesa di ricostruzione o di allargamento dei medesimi è a carico dello Stato, e la manutenzione di essi a carico dei proprietari, possessori od utenti delle acque.

Art. 36. La costruzione e riparazione dei muri od altri simili sostegni lungo le strade nazionali, qualora servano unicamente a difendere e sostenere i fondi adiacenti, sta a carico dei possessori dei fondi stessi; se poi abbiano per oggetto la stabilità e conservazione della strada, sta a carico dello Stato. La spesa si divide in ragione d'interesse, quando l'opera abbia scopo promiscuo.

Il prefetto, sulla proposta dell'ingegnere capo, sentiti gli interessati, ed avuto il parere del Consiglio di prefettura, può rendere obbligatoria l'esecuzione di tali opere ad esclusivo carico dei possessori, come esecutorio il riparto delle spese per quelle d'interesse promiscuo.

Se i possessori non si prestano entro il termine da stabilirsi, le opere si compiono d'ufficio, e le spese si ripetono colle forme privilegiate delle pubbliche imposte, salvo a quelli il diritto di ricorso in via amministrativa e salva pure in ogni caso l'azione giudiziaria di rimborso a termini di dritto.

Sezione II. — *Strade provinciali.*

Art. 37. La costruzione, la sistemazione e la conservazione delle strade provinciali e delle opere che le corredano sono a carico delle provincie nelle quali sono aperte, ovvero di più provincie riunite in consorzio facoltativo od obbligatorio a norma di legge.

Le disposizioni dei precedenti articoli 32, 33, 34, 35 e 36 sono applicabili alle strade provinciali.

Art. 38. L'istituzione dei pedaggi sui ponti e strade spettanti alla provincia, come la relativa tariffa deliberata dai Consigli provinciali, dovranno essere approvate per decreto reale, sentito il Consiglio di Stato, e dovrà esserne fissata la durata al tempo presumibilmente necessario per indennizzare l'Amministrazione provinciale delle spese incontrate per la costruzione di tali opere.

Sezione III. — *Strade comunali.*

Art. 39. Alla costruzione, sistemazione e mantenimento delle strade comunali provvedono i rispettivi comuni od isolatamente, o per modo di consorzio con altri comuni, concorrendo insieme alla spesa secondo il grado d'interesse d'ognuno.

Sono estese anche alle strade comunali le disposizioni degli art. 32, 33, 34, 35 e 36.

Art. 40. Le spese incumbenti ai comuni per le opere stradali saranno sostenute colle rendite dei comuni medesimi o colle imposte di cui essi possono caricarsi a norma di legge.

Quando però trattasi di apertura di nuove strade o di opere di radicale sistemazione di strade imperfette, e la spesa occorrente sia riconosciuta troppo grave per le condizioni economiche dei comuni, è fatta facoltà ai Consigli comunali d'istituire pedaggi che mettano i comuni in grado di sostenerla.

I pedaggi però non potranno essere che temporanei e duraturi soltanto per quel periodo di tempo che sia sufficiente a compensare i comuni delle spese sostenute per l'opera, a pro della quale essi pedaggi sono applicati.

Compensata la spesa di costruzione, il passaggio sarà libero ed i comuni dovranno mantenere a proprie spese le strade ed i ponti.

La istituzione dei pedaggi e la loro durata, come pure le relative tariffe non avranno effetto senza l'approvazione della deputazione provinciale.

Art. 41. La sistemazione e la manutenzione dei tronchi delle strade nazionali e provinciali che traversano l'abitato delle città o villaggi sono a carico dei rispettivi comuni, sotto la sorveglianza tecnica degli uffizi del genio civile o provinciali.

Rispetto alla manutenzione, lo Stato o la provincia corrisponde ai comuni un'indennità annua pari alla spesa di manutenzione d'un tronco contiguo di strada di eguale lunghezza fuori dell'abitato e posta in condizione analoga.

Art. 42. Allorquando l'Amministrazione dello Stato o della provincia riconosca la necessità della rinnovazione totale del pavimento d'un tronco di strada nazionale o provinciale compreso entro l'abitato, essa, fino alla larghezza normale della strada, sostiene la spesa relativa:

a) Per intero nei comuni aventi meno di mille abitanti;

b) Per una metà nei comuni aventi meno di quattro mila abitanti;

c) Per un quarto nei comuni aventi quattro mila abitanti e più.

Art. 43. Se per la costruzione, adattamento e manutenzione di una strada comunale od opere relative, vi ha un interesse collettivo, la formazione del consorzio di cui all'art. 39 è promossa da qual comune che crederà aver ragione di chiamare altri a concorrere nella spesa.

Dovrà il detto comune dimostrare la convenienza dell'opera e la opportunità del consorzio, proponendo le basi e le quote di concorso.

Art. 44. Il progetto di consorzio, coi documenti relativi, viene dallo stesso comune trasmesso alla deputazione provinciale, la quale ne fa comunicazione agli altri comuni interessati perchè deliberino entro il termine da essa fissato. Trascorso questo termine, la deputazione statuirà sulla costituzione del consorzio, decidendo in pari tempo sulle osservazioni o sui richiami dei comuni.

Art. 45. Quando una linea da dichiararsi consorziale tocchi il territorio di più provincie, statuiranno d'accordo le rispettive deputazioni provinciali.

Nel caso di conflitto, il prefetto di quella provincia in cui si trovi il più lungo tratto di strada consorziale statuirà, previo parere delle deputazioni provinciali interessate.

Art. 46. Contro il decreto della deputazione provinciale di che nell'art. 44, e contro quello del prefetto, di che nell'art. 45, i comuni interessati potranno, entro trenta giorni dalla comunicazione fattane al sindaco, ricorrere al Re, il quale provvede definitivamente sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

Art. 47. Ordinato e reso esecutorio il consorzio, l'assemblea generale costituita dai delegati dei comuni interessati provvede all'eseguimento delle opere col mezzo di una deputazione o Consiglio di amministrazione.

Art. 48. Le rispettive attribuzioni e le deliberazioni dell'assemblea generale e del Consiglio d'amministrazione del consorzio sono regolate e rese esecutorie nei modi e colle formalità prescritte per i Consigli e le Giunte comunali.

Per gravi motivi interessanti l'economia o l'ordinamento generale del consorzio, può la deputazione provinciale sospendere l'esecuzione delle deliberazioni prese dalla deputazione o Consiglio d'amministrazione del consorzio deferendole all'esame della assemblea generale.

Art. 49. La provincia, con deliberazinne del Consiglio provinciale approvata nelle forme volute dalla legge, potrà obbligarsi ad una determinata quota di concorso nei consorzi da istituirsi, od associarsi nella spesa di un consorzio già costituito per una quota proporzionale.

Art. 50. Quando la provincia concorra per una quota proporzionale nelle spese dei consorzi, essa ha diritto di voto nell'assemblea generale e nel Consiglio d'amministrazione.

Se la quota di concorso della provincia raggiunge il terzo della spesa totale, la diretta amministrazione del consorzio potrà essere assunta dalla deputazione provinciale, salve le attribuzioni dell'assemblea generale degl'interessati.

Sezione IV. — *Strade vicinali.*

Art. 51. La riparazione e conservazione delle strade vicinali sta a carico di quelli che ne fanno uso per recarsi alle loro proprietà, sia che queste si trovino o no contigue alle strade stesse, quando per diritto o per consuetudine un tale carico non ricada sopra determinate proprietà o persone.

Il municipio potrà essere pure tenuto ad una determinata quota di concorso nella spesa di riparazione delle strade vicinali più importanti.

In caso di divergenza o conflitto tra il municipio e gli interessati deciderà la deputazione provinciale.

Art. 52. Il sindaco d'ufficio o ad istanza degl'interessati convoca annualmente o quando occorra gli utenti delle strade vicinali per deliberare sui modi di dare esecuzione alle opere di cui sarà stata verificata la necessità, e sul riparto della spesa.

Non intervenendo all'adunanza la metà dei chiamati, o non prendendosi alcuna deliberazione dalla maggioranza degli intervenuti, o non eseguendosi poi quanto fu deliberato, l'affare è deferito alla risoluzione del Consiglio comunale.

La Giunta municipale provvede d'ufficio all'esecuzione dei lavori, se gl'interessati trascurino di eseguirli entro il termine prefisso nella deliberazione del Consiglio, e decorrendo dalla pubblicazione della medesima.

Contro le deliberazioni del Consiglio comunale può entro lo stesso termine essere mosso reclamo alla deputazione provinciale, la quale decide definitivamente.

La quota di spesa assegnata a ciascun interessato si esige nei modi stabiliti per la riscossione delle imposte dirette, salvo il diritto di chiamare in giudizio gli altri utenti pel rimborso.

Art. 53. Il riparto delle prestazioni fra gli utenti, una volta stabilito per effetto della presente legge, resta obbligatorio finchè, a norma dei casi sopra contemplati, non sia modificato o nella riunione degli interessati, o dal Consiglio comunale, o dalla deputazione provinciale, od in conseguenza di sentenza giudiziale.

Art. 54. Gli utenti possono essere costituiti in consorzio permanente per deliberazione del Consiglio comunale, quando il comune concorra alla conservazione della strada, ovvero a richiesta di un numero di essi, che rappresenti il terzo del contributo.

La Giunta municipale provvede per la formazione del consorzio, previa convocazione degli utenti, e decide sulle questioni che insorgessero, salvo entro trenta giorni il diritto agli utenti di ricorrere alla deputazione provinciale che statuirà definitivamente.

Capo IV.

Polizia delle strade.

Sezione I. — *Strade nazionali e provinciali.*

Art. 55. Nessuno può senza mandato o licenza dell'amministrazione fare opere o depositi anche temporanei sulle strade, nè alterarne la forma od invaderne il suolo.

È proibito altresì di far cosa che rechi danno alla strada, alle opere relative, non che alle piantagioni che appartengono alla strada stessa.

Art. 56. È vietato a chiunque di porre impedimento al libero scolo delle acque nei fossi laterali alla strada, come pure di stabilire nei medesimi maceratoi di canapa o lino.

È ugualmente vietato d'impedire il libero deflusso delle acque che si scaricano dalle strade sui terreni più bassi.

Art. 57. Per le diramazioni di altre strade dalle nazionali o provinciali, non che per l'accesso da queste ai fondi e fabbricati laterali, le provincie, i comuni o i proprietari interessati debbono formare e mantenere gli opportuni ponti sui fossi laterali, senza alterare la sezione delle strade, nè il loro piano viabile, ed uniformandosi alle norme da prescriversi dal prefetto o dalla deputazione provinciale, da cui rispettivamente dovrà previamente ottenersi licenza.

Art. 58. È proibito di scaricare nei fossi delle strade e di condurre in essi acque di qualunque natura, salvi i diritti acquisiti e le regolari concessioni.

Art. 59. I proprietari e gli utenti di canali artificiali esistenti lateralmente od in contatto alle strade sono obbligati ad impedire l'espansione delle acque sulle medesime ed ogni guasto al corpo stradale e sue pertinenze.

Art. 60. Debbono i proprietari mantenere le ripe dei fondi laterali alla strada in istato tale da impedire lo scoscendimento del terreno ad ingombro dei fossi e del piano viabile.

Art. 61. La irrigazione dei terreni laterali alle strade deve essere regolata in modo che non ne derivi alcun danno alle medesime, formando, secondo il bisogno, un contrafosso.

Art. 62. È vietato di condurre a pascolare bestiame di qualunque sorta lungo i cigli, le scarpe ed i fossi stradali.

Art. 63. È parimente vietato di far scendere il bestiame sulle scarpe della strada per abbeverarlo in fossi o canali laterali. Quando occorra, saranno praticati gli opportuni abbeveratoi a carico di chi di ragione sotto le norme da prescriversi dall'autorità competente.

Art. 64. Non è lecito di condurre a strascico sulle strade legnami di qualunque sorta o dimensione, ancorchè in parte fossero sostenuti da ruote. È pure vietato l'uso delle treggie, salvo in quanto servano al solo trasporto degli stromenti aratorii, e salvo pure l'uso delle slitte nel tempo in cui le strade sono coperte di ghiaccio o di neve.

Art. 65. Nelle traverse degli abitati il suolo delle strade non può sotto verun pretesto venire ingombrato nè di giorno nè di notte, salve temporanee occupazioni per esercizio di commercio od altro uso a comodo pubblico dietro il permesso dell'autorità competente.

Art. 66. Pei fabbricati ed altre opere da farsi lungo le strade fuori degli abitati si osserveranno le seguenti distanze misurate dal ciglio:

a) Per le fornaci, fucine e fonderie 50 metri;

b) Per le case ed altre fabbriche non che per i muri di cinta 3 metri.

Art. 67. Pei tiri al bersaglio, stabilimenti ed opifizi che interessano la sicurezza o la salubrità pubblica la distanza sarà fissata caso per caso dalla competente autorità.

Art. 68. Pei canali, pei fossi e per qualunque escavazione venga praticata nei terreni laterali, la distanza sarà uguale almeno alla loro profondità, partendo dal ciglio esterno del fosso stradale ove questo esiste, oppure dal piede della scarpa, se la strada è in rilevato.

Una tale distanza non potrà essere mai minore di 3 metri, quantunque l'escavazione del terreno sia meno profonda.

Art. 69. È vietato ai proprietari di piantare alberi e siepi lateralmente alla strada a distanze minori delle seguenti:

a) Per gli alberi di alto fusto, metri 3 misurati dal ciglio della strada;

b) Per le siepi, tenute all'altezza non maggiore di un metro e mezzo sul terreno, centimetri 50 misurati dal ciglio esterno del fosso, ove questo esista, oppure dal piede della scarpa dove la strada è in rilevato.

In ogni caso la distanza non sarà mai minore di un metro misurato dal ciglio della strada;

c) Per le siepi di maggiore altezza la distanza sarà di 3 metri misurati pure dal ciglio della strada.

Art. 70. Per i piantamenti presso le città o comuni ad uso di pubblico passeggio, le distanze saranno stabilite in conformità dei piani approvati dall'autorità competente.

Art. 71. I piantamenti dei terreni a bosco saranno tenuti alla distanza di 100 metri dal ciglio della strada.

Art. 72. Per le strade di montagna la distanza dei fabbricati basterà che sia tale da impedire che lo stillicidio cada sul piano stradale, o sulla scarpa del rilevato.

I muri di cinta non che i canali e i piantamenti di alberi, siepi e boschi, saranno tollerati fino alla distanza di mezzo metro dal confine della proprietà stradale.

Art. 73. Le piante, le siepi ed i boschi ora esistenti a fianco delle strade sono tollerati qualora non rechino un riconosciuto pregiudizio; ma giungendo a maturità o deperimento, non potranno venir surrogati fuorchè alle distanze sovra stabilite.

Art. 74. Per i boschi laterali alle strade di montagna è riservata all'Amministrazione superiore la facoltà d'impedirne lo sradicamento in tutti i casi ove potesse essere minacciata la sicurezza della strada dalle valanghe e dalle frane.

Art. 75. I proprietari sono obbligati a tener regolate le siepi vive, in modo da non restringere o danneggiare la strada, e a far tagliare i rami delle piante che si protendono oltre il ciglio stradale.

Quando essi non operino questo taglio entro il termine assegnato da un avviso del sindaco, potrà l'Amministrazione far recidere a loro spese i rami sporgenti.

Art. 76. I fabbricati e muri di qualunque genere esistenti lungo le strade debbono essere conservati in modo da non compromettere la sicurezza pubblica.

Se il proprietario a ciò non provveda, ed i fabbricati minaccino rovina, l'autorità della provincia o del comune può provocare dal giudice competente la facoltà di demolirli a spese dello stesso proprietario, salvi quei provvedimenti istantanei che sono nelle attribuzioni del sindaco per la pubblica sicurezza.

In occasione di lavori lungo le strade saranno apposti i convenienti ripari, e mantenuti durante la notte i necessari lumi con quelle avvertenze che saranno dall'Amministrazione prescritte.

Art. 77. Per via di regolamento approvato con decreto reale saranno stabilite le norme necessarie per guarentire la libertà della circolazione e la materiale sicurezza del passaggio.

Art. 78. Chi per imprudenza o negligenza avrà col proprio veicolo danneggiata la strada o le opere dipendenti sarà tenuto a riparare il danno.

Art. 79. Ognuno risponde civilmente dei proprii sottoposti per le infrazioni alle precedenti disposizioni di polizia stradale ed alle discipline del regolamento relativo.

Sezione II. — *Strade comunali.*

Art. 80. Le disposizioni contenute nei precedenti articoli 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 75, 76, 78 e 79 sono applicabili alle strade comunali.

Art. 81. È vietato di far piantamenti di alberi e di siepi di qualunque sorta sul suolo stradale di ragione comunale.

I nuovi piantamenti nei terreni laterali alle strade si faranno alla distanza di un metro dal ciglio della strada oppure dal ciglio esterno del fosso quando questo esiste.

Art. 82. I fabbricati ed i muri di cinta potranno essere stabiliti sul limite della strada comunale, salvo ad osservare la debita distanza per lo stillicidio, quando lo scolo delle acque piovane dai tetti non venga diretto fuori del suolo stradale.

Art. 83. In ordine ai veicoli saranno anche per le strade comunali stabilite nel regolamento citato al precedente art. 77 le discipline convenienti nell'interesse pubblico.

Sezione III. — *Strade vicinali.*

Art. 84. Nessuno può ingombrare o scaricare acque o fare opera qualunque la quale pregiudichi il libero passaggio sulle strade vicinali o alteri la forma di esse.

I contravventori saranno tenuti a risarcire i danni e rimettere le cose nel primiero stato.

Capo V.

Disposizioni transitorie relative alle strade.

Art. 85. Col principio dell'anno 1866 le spese relative alle strade che devono passare fra le provinciali anderanno a carico delle provincie.

Art. 86. Nell'isola di Sardegna passeranno fra le strade provinciali quelle che erano come tali classificate prima della legge 23 ottobre 1859 (n. 3710).

Rimarrà però a carico dello Stato la sola costruzione di quelle fra le medesime che fanno parte della rete stradale stabilita dalla legge 27 luglio 1862 (n. 729).

Restano ferme le disposizioni della legge 30 marzo 1862 (n. 517) per le strade della Sicilia nella stessa legge nominate, come pure restano ferme le disposizioni della legge 10 agosto 1962 (n. 751) per le strade nella valle Roia.

Tanto alle strade nazionali di Sardegna quanto a quelle di Sicilia e della valle Roia sarà applicabile l'articolo 11 della presente legge.

Art. 87. Fino a che non sia provveduto, a seconda dell'art. 15, saranno mantenute nel novero delle strade provinciali, oltre a quelle che verranno escluse dal novero delle strade nazionali, anche tutte le altre che nelle varie provincie del Regno si trovano già classificate in quella categoria.

Art. 88. Per le strade che venissero a variare di classe in seguito all'applicazione della presente legge resteranno in vigore a carico dell'Amministrazione, che ne assume la cura, i contratti stipulati per il loro mantenimento, miglioramento e nuova costruzione, non meno che ogni altra obbligazione inerente e dipendente da fatti che si continuano o si verificano dopo la consegna delle strade medesime dall'una all'altra Amministrazione.

Art. 89. Sono pure tenute ferme le offerte di concorso a cui prima della promulgazione della presente legge si sono obbligati municipi e corpi morali per le strade che diventano provinciali, e le offerte degli stessi e delle provincie per le strade che restano nazionali.

Art. 90. Per le strade che da nazionali diventano provinciali lo Stato soddisferà alle spese di opere eseguite nei limiti degli stanziamenti fatti nei bilanci anteriori al 1866, e trasmetterà alle Amministrazioni provinciali le somme stanziate come sopra che fossero regolarmente impegnate a norma del regolamento generale di contabilità per le opere in corso di esecuzione, restando così sollevato da ogni responsabilità per l'esecuzione delle opere stesse.

TITOLO III.

Delle acque soggette a pubblica amministrazione.

Capo I.

Dei fiumi, torrenti, laghi, canali, rivi e colatori naturali.

Art. 91. Al Governo è affidata la suprema tutela sulle acque pubbliche e la ispezione sui relativi lavori.

Sezione I. — *Classificazione delle opere intorno alle acque pubbliche.*

Art. 92. A seconda degl'interessi ai quali provvedono, le opere intorno alle acque pubbliche si eseguiscono e si mantengono:

1. Dallo Stato esclusivamente;

2. Dallo Stato col concorso delle provincie e degli interessati riuniti in consorzio;

3. Dai consorzi degl'interessati;

4. Dai frontisti, siano questi corpi morali o privati.

L'Amministrazione pubblica fa eseguire le opere delle due prime categorie; per le altre è riservata all'autorità provinciale l'approvazione dei progetti e l'alta sorveglianza sulla loro esecuzione entro i limiti stabiliti nella presente legge.

Sezione II. — *Opere della prima categoria.*

Art. 93. Sono a carico dello Stato le opere, che hanno per unico oggetto la navigazione dei fiumi, laghi e grandi canali coordinati ad un sistema di navigazione, o la conservazione dell'alveo dei fiumi di confine.

Lo Stato sostiene pure le spese necessarie per i canali artificiali di proprietà demaniale, quando altrimenti non dispongano speciali convenzioni.

Sezione III. — *Opere idrauliche della seconda categoria.*

Art. 94. Col concorso delle provincie e degl'interessati riuniti in consorzio lo Stato provvede:

a) Alle opere lungo i fiumi arginati e loro confluenti, parimente arginati, dal punto in cui le acque cominciano a correre entro argini, e quando tali opere provvedano ad un grande interesse di una provincia;

b) Alle nuove inalveazioni, rettificazioni ed opere annesse, che si fanno a fine di regolare i medesimi fiumi;

c) Ai canali di navigazione che interessano una o due provincie, e che non si legano ad altre comunicazioni per acqua.

Art. 95. Le spese per le opere indicate nell'articolo precedente vanno ripartite, detratta la rendita netta patrimoniale dei consorzi, per una metà a carico dello Stato, l'altra metà per un quarto a carico della provincia o delle provincie interessate, e pel restante a carico degli altri interessati.

Sono incluse nel riparto le spese di sorveglianza dei lavori e di guardia delle arginature.

Sezione IV. — *Opere della terza categoria.*

Art. 96. Gl'interessati riuniti in consorzio provvedono alle opere e sostengono le spese:

a) Per difendere le ripe dei fiumi non arginati e delle loro diramazioni ancorchè navigabili, come anche le rive dei torrenti dalle corrosioni che mettono in pericolo gl'interessi di molte possidenze;

b) Per le arginature parziali di qualche tratto di fiume, e per quelle dei piccoli corsi di acqua d'interesse di un limitato territorio.

Art. 97. Lo Stato concorre nelle spese che si sostengono dai consorzi per le opere indicate nel precedente articolo, quando siano utili alla navigazione o direttamente influiscano sulla sicurezza di opere nazionali.

La sua quota non può essere maggiore di un quarto della spesa totale, ed è determinata secondo il grado d'importanza dei lavori nell'interesse generale.

Le provincie possono essere chiamate a contribuire nelle spese dei consorzi in ragione dell'utile che ne avrà il loro territorio.

Sezione V. — *Opere idrauliche della quarta categoria.*

Art. 98. Sono ad esclusivo carico dei proprietari frontisti, salvo ad essi il diritto di far concorrere gli altri interessati secondo le leggi civili:

a) Gli argini in golena, e gli argini circondari e traversanti;

b) Gli argini e ripari alla ripe dei fiumi e torrenti, come a quelle dei rivi e scolatori naturali che servono di difesa ad una o poche proprietà.

Art. 99. Le opere, che unicamente provvedono alla difesa dell'abitato di città, villaggi e borgate contro un fiume o torrente, sono a carico del comune col concorso dei frontisti in ragione del rispettivo interesse, a modo di consorzio.

Alloraquando però si dovessero costruire ripari od argini di una spesa sproporzionata alle forze del comune e dei particolari interessati, oltre al concorso a cui potrà essere chiamata la provincia, sarà dal Governo accordato un sussidio sui fondi annualmente stanziati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 100. I porti e gli scali sui laghi e fiumi sono a carico dei comuni in cui sono collocati, o di più comuni riuniti in consorzio.

Qualora questi porti o scali interessino alla navigazione internazionale o ad una o più provincie, potranno essere pareggiati ai porti marittimi di terza o di quarta classe, nei modi e per tutti gli effetti in questa legge stabiliti.

Art. 101. I lavori ai fiumi e torrenti, che avessero per unico oggetto la conservazione di un ponte o di una strada pubblica, si eseguiscono e si mantengono a spese esclusive di quell'amministrazione a cui spetta la conservazione del ponte o della strada.

Se essi gioveranno anche ai terreni ed altri beni pubblici e privati, i loro proprietari dovranno concorrervi in ragione dell'utile che ne risentiranno.

Art. 102. I minori corsi naturali di acque pubbliche distinti dai fiumi e torrenti colla denominazione di *fossati, rivi* e *colatori pubblici*, sono mantenuti dai proprietari dei beni che li fronteggiano o di quelli cui servono di scolo, e dei possessori od utenti delle loro acque.

Per tale manutenzione e per regolare l'ordinamento dell'alveo dei suddetti corsi di acqua si stabiliscono consorzi in conformità del disposto nel capo II di questo titolo, quando concorra l'assenso degl'interessati a seconda dell'art. 108.

Sezione VI. — *Disposizioni comuni alle opere di ogni categoria.*

Art. 103. Sono obbligatorie rispettivamente per il Governo, per le provincie, per i comuni e per i proprietari e possessori dei beni laterali ai fiumi e torrenti le opere ed i provvedimenti necessari per la conservazione della navigazione e del territorio dello Stato, e per impedire i disalveamenti ed i danni derivanti dalle inondazioni.

Le opere designate al capoverso *b* dell'art. 94 diverranno obbligatorie per tutti gl'interessati, quando siano ordinate per legge.

A richiesta dei principali o immediati interessati, e quando sia voluto dalla gravità e dalla estensione dei danni minacciati, il Governo potrà rendere obbligatorie pei proprietari e possessori anzidetti, come per le provincie e pei comuni, anche le opere necessarie alla difesa delle sponde dalle corrosioni.

Le spese verranno divise a norma della categoria delle opere cui esse si riferiscono.

Art. 104. Sono mantenute, per tutto ciò che non riguarda le spese poste a carico dello Stato e delle provincie dalla presente legge, le convenzioni e le legittime consuetudini vigenti, che in qualche località disponessero diversamente da quanto è prescritto negli articoli precedenti.

Quando tali convenzioni o consuetudini fossero litigiose od incerte, o pel cambiamento delle circostanze fossero rese impraticabili od ingiuste, vengono le medesime rettificate e ridotte conformi alle prescrizioni della presente legge, salvi i diritti agli eventuali indennizzi da esercitarsi innanzi ai tribunali competenti.

Capo II.

Ordinamento dei consorzi per le opere di difesa sulle acque pubbliche.

Sezione I. — *Costituzione dei consorzi.*

Art. 105. A formare i consorzi per le spese e per

le obbligazioni dichiarate nel capo I di questo titolo concorrono in proporzione del rispettivo vantaggio i proprietari dei beni vicini e continuativi, laterali a fiumi e torrenti, posti in pericolo di danno presente, prossimo o remoto.

S'intendono compresi fra questi beni anche le proprietà esenti dall'imposta fondiaria, le officine, i fabbricati di ogni genere, gli stabilimenti industriali, le strade pubbliche e le opere di fortificazione.

I beni predetti saranno classificati per ordine ed in ragione dello interesse diverso che possono avere nello eseguimento dei lavori di difesa e nella loro conservazione.

Art. 106. Lo Stato, le provincie ed i comuni partecipano al consorzio come proprietari di beni soggetti a danno ed indipendentemente dalla quota di concorso cui fossero obbligati nell'interesse generale.

Art. 107. I comuni possono essere chiamati a far parte dei consorzi per argini e ripari sui fiumi e torrenti, quando tali opere giovino alla difesa dei loro abitati, quando si tratti d'impedire i disalveamenti, e finalmente quando i lavori possono coadiuvare alla conservazione del valore imponibile del rispettivo territorio.

Art. 108. Ove non esista consorzio per la costruzione o conservazione dei ripari ed argini, ne potrà a cura degli interessati essere promossa la costituzione, presentando al sindaco, ove si tratti di opera di un interesse concernente il solo territorio comunale, ed al prefetto in ogni altro caso, gli elementi sufficienti per riconoscere la necessità delle opere, la loro natura e la spesa presuntiva, non meno che l'elenco dei proprietari, i quali possono venir chiamati a concorso.

Il sindaco o rispettivamente il prefetto fa pubblicare la domanda nel comune o comuni in cui sono posti i beni che si vorrebbero soggetti a concorso, e decreta la convocazione di tutti gl'interessati dopo un congruo termine, non minore di quindici giorni dalla pubblicazione anzi accennata.

In seguito al voto espresso dagl' interessati comparsi, il Consiglio comunale, o rispettivamente il Consiglio provinciale delibera sulla costituzione del proposto consorzio, statuendo sulle questioni e dissidenze che fossero insorte.

Questa deliberazione per divenire esecutiva deve essere omologata dal prefetto.

Art. 109. Nel caso di opposizione da parte degli interessati o di negata omologazione, è aperto l'adito al ricorso: se trattasi di consorzio d' interesse comunale, alla Deputazione provinciale, e se trattasi di altro consorzio al Ministero, che deciderà, sentito il Consiglio dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

Art. 110. Quando gli interessi di un consorzio si estendano a territori di diverse provincie, la costituzione di esso è riservata al Ministero sentiti i rispettivi Consigli provinciali.

Potrà essere istituito per legge un consorzio generale di provincie e di più consorzi speciali che hanno interesse in un determinato fiume o sistema idraulico per provvedere a grandi opere di difesa, rettificazione, inalveamento, ed alla loro manutenzione.

Sezione II. — *Organizzazione dei consorzi.*

Art. 111. Ordinato e reso obbligatorio il consorzio, l'assemblea generale degl' interessati procede alla nomina di una Deputazione o Consiglio d'amministrazione, ed alla formazione di uno speciale statuto o regolamento, e delibera sul modo di eseguire le opere e sui relativi progetti tecnici.

Art. 112. L'assemblea generale potrà demandare le sue attribuzioni ad un Consiglio di delegati eletti a maggioranza relativa di voti.

Art. 113. I consorzi istituiti unicamente per concorrere nelle spese delle opere della seconda categoria hanno l'esclusiva amministrazione delle rispettive rendite di qualunque natura, e debbono essere consultati previamente, quando vogliasi procedere ad opere nuove straordinarie.

Nelle rendite e doti dei consorzi sono compresi i prodotti degli argini e golene.

Alle rappresentanze di tali consorzi spetta pure il provvedere pel riparto delle imposizioni, per la loro esazione e pel versamento nelle casse dello Stato.

Art. 114. Un consorzio istituito per l'eseguimento d'un'opera s'intende continuativo per la sua perpetua conservazione, salvo che la sopravvenienza di qualche variazione nel corso del fiume o terrente consenta di abbandonare la detta opera; od una variazione di circostanze obblighi ad ampliare, restringere, o comunque modificare il consorzio stesso.

La cessazione o le modificazioni essenziali del consorzio debbono essere deliberate ed approvate nei modi stabiliti per la costituzione d'un nuovo consorzio.

Art. 115. Trattandosi d'opere per le quali possono essere chiamati a contribuire lo Stato o le provincie, il consorzio formatosi regolarmente fa istanza in assemblea generale per ottenere il concorso sovraccennato.

Le relative deliberazioni sono comunicate al Consiglio provinciale ed al Ministero dei lavori pubblici, per la loro adesione al chiesto concorso.

Qualora il Ministero predetto od il Consiglio provinciale si rifiutino al concorso, il consorzio potrà reclamare al Re, il quale decide sull'avviso del Consiglio di Stato, e sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Nei casi in cui è assentito il concorso, il governo e la provincia saranno rappresentati nelle assemblee generali e nei Consigli d'amministrazione del consorzio, e le deliberazioni che importino spesa non saranno valide senza l'approvazione rispettivamente del prefetto e della Deputazione provinciale.

Art. 116. I consorzi esistenti sono conservati, e tanto nell'esecuzione, quanto nella manutenzione delle opere, continueranno a procedere con osservanza delle norme prescritte dalla loro instituzione.

Entro tre anni però dalla pubblicazione della presente legge, gli statuti e regolamenti dei singoli consorzi saranno sottoposti a revisione della rappresentanza legale dei medesimi, ed all'approvazione di conformità alla presente legge.

Art. 117. Gli statuti e regolamenti dei consorzi saranno approvati, omologati e fatti soggetto di ricorso secondo le norme sancite dagli art. 108 e 109 per la costituzione dei consorzi stessi.

Art. 118. I bilanci dei consorzi sono deliberati dalle assemblee generali o dal Consiglio dei delegati nel caso previsto all'art. 112, coll'approvazione o del prefetto o della Deputazione provinciale, quando o lo Stato o la provincia concorrano nelle spese.

Le altre deliberazioni delle assemblee generali e del Consiglio d'amministrazione sono soggette alle prescrizioni di legge sulle deliberazioni dei Consigli e Giunte comunali, in quanto dagli speciali statuti e regolamenti non si provveda altrimenti.

Art. 119. La misura dell'imposta prediale per ciascun fondo serve di base al riparto dei contributi nei consorzi, salve le consuetudini e convenzioni speciali, e salvi gli effetti della diversa tangente, come all'ultimo alinea dell'art. 105.

Il valore imponibile dei beni indicati nel primo capoverso dell'articolo suddetto sarà determinato dal consorzio, ed in caso di contestazione, stabilito dalla Deputazione provinciale, sentiti gli interessati.

L'esazione delle quote di contributo si farà colle forme e coi privilegi dell'imposta fondiaria.

CAPO III.

Degli argini ed altre opere idrauliche.

Art. 120. I progetti per costruzione o modificazione di argini e per altre opere idrauliche, quantunque d'interesse puramente consorziale, non potranno eseguirsi senza la previa omologazione del prefetto.

Quando l'opera sia di grande importanza, e quando concorrano nella spesa lo Stato e la provincia, il prefetto prima di omologarne il progetto, chiederà l'autorizzazione al Ministero dei lavori pubblici.

Art. 121. Sono eccettuati i provvedimenti temporanei d'urgenza, per i quali si procederà in conformità di speciali disposizioni regolamentari a questi casi relative.

Sono eccettuate altresì le opere eseguite dai privati per semplice difesa aderente alle sponde dei loro beni, che non alterino in alcun modo il regime dell'alveo.

Le quistioni tecniche che insorgessero circa la esecuzione di queste opere saranno decise in via amministrativa dal prefetto, con riserva alle parti, che si credessero lese dalla esecuzione di tali opere, di ricorrere ai tribunali ordinari per esperire le loro ragioni.

Art. 122. Trattandosi d'argini pubblici, i quali possono rendersi praticabili per istrade pubbliche o private, sulla domanda che venisse fatta dalle Amministrazioni o dai particolari interessati, potrà loro concedersene l'uso sotto le condizioni che per la perfetta conservazione di essi argini saranno prescritte dal prefetto, e potrà richiedersi alle dette Amministrazioni o ai particolari un concorso nelle spese di ordinaria riparazione e manutenzione.

Art. 123. Le rettilineazioni e nuove inalveazioni di fiumi e torrenti di cui all'art. 94, ed il chiudimento dei loro bracci, non possono in alcun caso eseguirsi senza che siano autorizzati per legge speciale, o per decreto ministeriale, in esecuzione della legge del bilancio annuo; per i fiumi o torrenti, di cui all'art. 96, l'autorizzazione sarà data con decreto reale, sentiti previamente gl'interessati.

Per decreto reale saranno permesse le nuove inalveazioni e rettificazioni di rivi e scolatori pubblici, quando occorra procedere alla espropriazione di proprietà private, ferme le cautele e disposizioni stabilite nella legge di espropriazione per utilità pubblica.

Art. 124. Spetta esclusivamente all'autorità amministrativa lo statuire e provvedere, anche in caso di contestazione, sulle opere che nuociono al buon regime delle acque pubbliche, alla difesa e conservazione delle sponde, all'esercizio della navigazione, a quello delle derivazioni legalmente stabilite, ed all'animazione dei molini ed opifizi sovra le dette acque esistenti; e così pure sulle condizioni di regolarità dei ripari ed argini od altra opera qualunque, fatta entro gli alvei o contro le sponde.

Quando l'opera, riconosciuta dannosa dall'autorità amministrativa, sia di tal natura, che oltre ai provvedimenti di sua competenza per la modificazione o distruzione di essa, lasci ragione a risarcimento di danni, la relativa azione sarà promossa dinanzi ai giudici ordinari, i quali non potranno discutere le questioni già risolute in via amministrativa.

Art. 125. Il Governo del Re stabilisce le norme da osservarsi nella custodia degli argini dei fiumi o torrenti, e nell'eseguimento dei lavori, così di loro manutenzione, come di riparazione o nuova costruzione; e così pure stabilisce le norme per il servizio della guardia, da praticarsi in tempo di piena, lungo le arginature, che sono mantenute a cura o col concorso dello Stato.

Art. 126. In caso di piena o di pericolo d'inondazione, di rotte di argini, di disalveamento od altri simili disastri, chiunque, sull'invito dell'autorità governativa o comunale, è tenuto ad accorrere alla difesa degli argini, ripari e sponde dei fiumi e torrenti, somministrando tutto quanto è necessario e di cui può disporre, salvo il dritto ad una giusta retribuzione contro coloro cui incombe la conservazione degli argini e ripari, o di coloro a cui vantaggio torna la difesa delle sponde.

In qualunque caso d'urgenza, i comuni interessati, e come tali designati o dai vigenti regolamenti o dall'autorità amministrativa provinciale, sono tenuti a fornire, salvo sempre l'anzidetto diritto, quel numero di operai, carri e bestie, che verrà loro richiesto.

CAPO IV.

Scoli artificiali.

Art. 127. Se i terreni manchino di scolo naturale, i proprietari dei terreni sottostanti non possono opporsi che in questi si aprano i canali e si formino gli argini ed altre opere indispensabili per procurare a quelli un sufficiente scolo artificiale.

In tali casi, salvo sempre lo effetto delle convenzioni, dei possessi e delle servitù legittimamente acquistate, i proprietari dei terreni sovrastanti, insieme agli obblighi generali imposti dalla legge per l'acquisto della servitù coattiva di acquedotto, avranno specialmente quello di formare e mantenere perpetuamente a loro spese i canali di scolo, di difendere i fondi a traverso i quali essi passano, e di risarcire i danni che possono in ogni tempo derivarne.

Queste disposizioni sono anche applicabili alle occupazioni dei terreni per apertura, costruzione e manutenzione dei canali di disseccamento, dei fossi, degli argini ed altre opere necessarie allo eseguimento dei lavori di bonificamento dei terreni paludosi e vallivi, e per la innocuità di essi lavori, sia che i bonificamenti si facciano per asciugamento o per colmata.

Art. 128. I lavori di acque aventi per unico oggetto gli scoli o i bonificamenti e migliorie dei terreni sono a carico esclusivo dei proprietari.

Art. 129. I possidenti interessati in tali lavori sono uniti in altrettanti comprensorii quanti possono essere determinati dalla comunanza d'interessi e dalla divisione territoriale del regno.

I fondi che godono del benefizio di uno scolo comune formano un solo comprensorio; se però la estensione e le circostanze del canale così richiedano, lo scolo potrà essere diviso in più tronchi, ed ogni tronco avrà il suo comprensorio.

Art. 130. Ogni comprensorio costituirà un consorzio, la istituzione, modificazione, ed amministrazione del quale sarà regolata dalle norme contenute in questa legge sulle opere lungo i fiumi e torrenti.

Art. 131. La proprietà delle paludi in quanto al suo esercizio è sottoposta a regole particolari, e per il loro bonificamento sarà provveduto con legge speciale.

CAPO V.

Derivazione delle acque pubbliche.

Art. 132. Nessuno può derivare acque pubbliche, nè stabilire su queste molini od altri opifizi se non ne abbia un legittimo titolo, o non ne ottenga la concessione dal Governo.

Art. 133. Le nuove concessioni di acqua sia in proprietà assoluta, sia per semplice uso temporaneo e determinato, saranno fatte per reale decreto promosso dal Ministero delle finanze, e sotto l' osservanza delle cautele che, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, saranno state proposte in linea di arte dal Ministero dei lavori pubblici nello interesse ed a tutela del buon regime degli alvei, della libera navigazione e delle proprietà laterali.

Le concessioni determineranno la quantità, il tempo, il modo e le condizioni dell'estrazione, ed occorrendo, le condizioni della condotta e dell' uso delle acque, o le norme della costruzione e dell'uso dell'opifizio, e stabiliranno l' annuo canone, od il prezzo di vendita da corrispondersi alle finanze dello Stato.

Art. 134. Le domande per nuove derivazioni saranno sempre accompagnate da regolari progetti delle opere da eseguirsi per la estrazione e condotta delle acque; verranno insieme ai detti progetti pubblicate; saranno intese le osservazioni degli interessati, e sarà proceduto in contraddittorio così di questi come dei richiedenti alla ricognizione delle località.

Quando si tratti di nuove derivazioni, a tempo indeterminato, dai fiumi e laghi, il Governo dovrà, prima di decidere, provocare il parere dei Consigli provinciali che possono avervi interesse.

Art. 135. Per gli oggetti d'interesse pubblico, la osservanza delle obbligazioni imposte dai decreti di concessione ai concessionari nell'uso delle acque, è sottoposta alla vigilanza dell'autorità pubblica.

Art. 136. Quando per causa di variazioni nel corso dei fiumi, torrenti e rivi, o per qualunque altra cagione, sorga il bisogno di variare la posizione, la forma o la natura delle opere autorizzate, o fare aggiunte o lavori accessorii negli alvei o sulle sponde, se ne farà domanda al Governo accompagnata da regolare progetto. Il Governo, riconosciuta la opportunità delle proposte, le approverà, previe le pubblicazioni e gli accertamenti di cui all' art. 134.

Sono eccettuati i casi di urgenza nei quali potesse derivare grave danno dall' attendere il compimento delle anzidette formalità. In questi casi l' autorità amministrativa provinciale potrà in via provvisionale, e col parere dell'ufficio tecnico, permettere quelle opere che fossero necessarie per ristabilire il corso delle acque nei canali di derivazione, o l' esercizio dei molini, od altri opifizi, con che gl' interessati, prima di porvi mano, si obblighino con atto di sottomissione ad osservare le prescrizioni che emaneranno definitivamente dal Governo sulla loro domanda.

Art. 137. Le norme da osservarsi nell' eseguimento delle disposizioni dei tre articoli precedenti formeranno materia di un regolamento speciale.

Art. 138. Tutti i proprietari, possessori od utenti delle derivazioni dei fiumi e torrenti sono obbligati di mantenere le imboccature munite degli opportuni edifizi, e di conservarli in buono stato; essi sono responsabili dei danni che possono succedere a pregiudizio dei fondi vicini, escluso il caso di forza maggiore provata.

Spetta agli stessi proprietari, possessori od utenti di regolare col mezzo di detti edifizi le derivazioni in modo che nei tempi delle piene non si introducano acque eccedenti la portata dei rispettivi canali, e di far sì che in ogni evento, col mezzo degli opportuni scaricatori, vengano smaltite le acque sovrabbondanti.

Art. 139. Coloro che hanno derivazioni stabilite a bocca aperta con chiuse sia permanenti, sia temporanee o stabili od instabili, sono obbligati a provvedere acciocchè si mantengano innocue al pubblico ed al privato interesse, seguendo le consuetudini locali, salvo a munir la detta bocca degli opportuni edifizi regolatori e moderatori della introduzione delle acque, o ad eseguire quelle altre opere che dall'autorità amministrativa fossero giudicate necessarie, nel caso che tali consuetudini non guarentissero sufficientemente la detta innocuità.

CAPO VI.

Della navigazione e trasporto dei legnami a galla.

Art. 140. La navigazione è l'oggetto principale a cui servono i laghi, i canali ed i fiumi navigabili. A questo primo fine sono subordinati tutti gli altri vantaggi che possono ottenersi dalle loro acque, e gli usi a cui possono queste applicarsi.

Art. 141. La navigazione nei laghi, fiumi e canali naturali è libera.

Sui canali artificiali è regolata dalle legittime consuetudini esistenti o da disposizioni di leggi e regolamenti speciali.

Art. 142. Si riguardano come navigabili per l'applicazione della presente legge quei fiumi o quei tronchi di fiume sui quali la navigazione è presentemente in costante esercizio. Un prospetto di questi fiumi e canali sarà pubblicato con decreto reale.

Quando convenga estendere il detto esercizio ad altri fiumi o tronchi di fiume, la dichiarazione della loro attitudine alla navigazione, e quindi la classificazione loro fra i fiumi o tronchi di fiume navigabili per l'oggetto preaccennato, sarà fatta per legge.

Art. 143. Chiunque vuole eseguire nei fiumi e canali navigabili opere per lo stabilimento ed esercizio di molini ed opifizi, o per derivazioni d'acque, non potrà ottenerne la permissione del Governo, salvo nel caso che esse siano riconosciute di nessun pregiudizio alla navigazione, o che la libertà e sicurezza di questa possa facilmente guarentirsi con opportune disposizioni e cautele che saranno prescritte nell'atto di concessione. Perciò nelle chiuse stabili che servono alle derivazioni od al movimento degli opifizi dovrà lasciarsi aperta una bocca o callone pel passaggio delle barche, le cui modalità nei singoli casi saranno determinate dal Ministero dei lavori pubblici, il quale potrà anche in ogni tempo prescrivervi quelle variazioni di forma e di posizione che le mutazioni del corso delle acque rendessero necessarie o convenienti nell'interesse della navigazione.

Art. 144. I beni laterali ai fiumi navigabili sono soggetti alla servitù della via alzaia, detta anche d'attiraglio o di marciapiede.

Dove la larghezza di questa non è determinata da regolamenti e consuetudini vigenti, s'intenderà stabilita a metri 5. Essa insieme alla sponda fino al fiume dovrà dai proprietari esser lasciata libera da ogni ingombro od ostacolo al passaggio d'uomini e di bestie da tiro.

Le opere dell'adattamento e della conservazione del piano stradale sono a carico dello Stato. Però i guasti provenienti dal fatto dei proprietari del terreno saranno riparati a loro spese.

In caso che per corrosione del fiume si debba trasportare la via alzaia, lo sgombro del suolo dagli alberi e da ogni altro materiale sarà fatto a spese dello Stato, restando a disposizione del proprietario gli alberi ed i materiali medesimi.

Art. 145. Ogniqualvolta negli alvei dei fiumi navigabili vengano a manifestarsi ostacoli impedienti la libera e sicura navigazione, e dipendenti dal fatto dei privati, l'autorità amministrativa provinciale, premesse le opportune verificazioni, dà le disposizioni necessarie per guarentire ed all'uopo ristabilire la compromessa libertà e sicurezza, e nei casi di urgenza provvede per la esecuzione immediata a carico dei privati suddetti.

Art. 146. Lo esercizio dei porti, o ponti natanti, o chiatte, o ponti di barche, qualunque sia il sistema di loro stabilimento sui fiumi navigabili, non dovrà recare incaglio o qualsivoglia pregiudizio alla navigazione; al qual effetto gli esercenti dovranno conformarsi alle consuetudini e regolamenti in vigore, non che alle prescrizioni ed ordini che nella specialità dei casi potessero emanare dal prefetto.

Art. 147. Chiunque, munito della opportuna autorizzazione, intenda di collocare nuovi molini natanti con chiuse o senza chiuse sopra un fiume navigabile, è obbligato ad osservare tutte le cautele e condizioni che l'autorità amministrativa provinciale crederà conveniente di prescrivergli, acciocchè non venga recato impedimento alla libera e sicura navigazione.

Art. 148. Quando per conseguenza di variazioni nel corso dei fiumi navigabili, o per altra cagione qualunque, la navigazione sarà impedita o resa incomoda o pericolosa dai molini natanti, verranno fatte ai medesimi ed alle chiuse quei ripari ed altre opere reputate opportune, ed occorrendo, saranno detti molini traslocati per ordine del prefetto, ed anche rimossi per disposizione ministeriale.

Art. 149. Le darsene ed opere relative, ed in generale i luoghi di approdo destinati ad uso pubblico, sono posti sotto la ispezione dell'autorità provinciale per tutto quanto concerne alla sicurezza delle barche, alla facilità dello imbarco e sbarco dei viaggiatori, del carico e scarico delle merci, ed alla conservazione di queste in buono stato di servizio.

Art. 150. Le discipline per la navigazione dei laghi, fiumi e canali sono determinate dai regolamenti vigenti.

Le variazioni, che tornasse utile di apportare ad essi, saranno fatte per decreto reale, sentiti i Consigli provinciali.

Art. 151. Nei fiumi, laghi e canali non potrà esercitarsi la navigazione coi piroscafi senza averne ottenuta la concessione dal Governo.

Art. 152. Il trasporto dei legnami a galla sulle acque dei fiumi, torrenti, rivi, canali e laghi, tanto in tronchi sciolti od annodati, quanto con zattere, non potrà farsi senza licenza speciale.

Questa licenza viene accordata dall'autorità provinciale sentite le Amministrazioni dei comuni sul territorio dei quali dovrà farsi il trasporto e gli uffizi del genio civile e della ispezione forestale.

Art. 153. Il trasporto dei legnami a tronchi sciolti sarà permesso solo là dove si riconoscerà non essere esso praticabile con zattere, od in tronchi annodati in forma di zattera.

Art. 154. Dal punto in cui i fiumi o torrenti cominciano ad essere navigabili, i legnami debbono venire annodati e disposti in zattere.

Nelle forme, nelle dimensioni e nella condotta delle zattere si osserveranno i regolamenti stabiliti per la navigazione dei fiumi e canali.

Art. 155. Quando i legnami che si vorranno mettere a galla dovranno percorrere i territori di più provincie, il prefetto di quella in cui comincia la fluitazione dovrà, prima di accordare il permesso, comunicare la relativa domanda ai prefetti delle altre provincie per le loro osservazioni.

Art. 156. I permessi di fluitazione non possono essere dati se prima i richiedenti non si saranno obbligati con atto formale, e mediante cauzione, ad uniformarsi a tutte le condizioni imposte loro dal relativo decreto, ad osservare puntualmente le leggi ed i regolamenti gabellari ovunque ne sia il caso, e finalmente a risarcire tutti i danni che il trasporto dei legnami per una causa qualunque, e così anche malgrado la osservanza delle ordinate precauzioni, potesse recare tanto ai terreni, quanto ai fabbricati, ai molini natanti, alle barche, alle chiuse, agli argini, ai ripari, ai ponti ed altre opere di pubblica o privata pertinenza, con inondazioni, corrosioni, rotture od in qualsivoglia altro modo.

Art. 157. Il Ministero dei lavori pubblici pronunzierà definitivamente tanto sulle opposizioni dei comuni, quanto sui ricorsi dei richiedenti ai quali fosse stata rifiutata la concessione.

Art. 158. I decreti di concessione saranno pubblicati in tutti i comuni, i territori dei quali dovranno essere percorsi dai legnami. Le autorità lo-

cali, gli uffizi del genio civile e gli agenti dell'Amministrazione forestale invigileranno sulla osservanza delle imposte condizioni.

Art. 159. Se varie domande venissero fatte ad un tempo per trasportare legnami a galla sopra lo stesso corso di acqua, spetterà all'autorità amministrativa che concede il permesso, lo stabilire quando dovranno eseguirsi le varie fluitazioni, e l'ordine nel quale dovranno eseguirsi, in modo che le necessarie operazioni possano regolarsi senza confusioni e senza prediudizio dei concessionari.

Art. 160. Nelle fluitazioni a tronchi sciolti i concessionari potranno imprimere su quelli un marchio speciale per cui possano essere riconosciuti e all'uopo rivendicati a tutti gli effetti di ragione.

È tuttora conservato l'uso della restituzione mediante compenso dove esso trovasi in vigore.

Art. 161. Qualunque proprietario o possessore di terreni, qualunque utente di acque correnti, qualunque esercente di molini, chiuse, porti o ponti natanti od altri edifizi, è tenuto a lasciar sempre passare i legnami galleggianti, dei quali fosse debitamente autorizzato il trasporto, non meno che le persone destinate a dirigerne od invigilarne la condotta, mediante il pagamento di quell'indennità che sarà convenuta col concessionario, od in caso contrario, determinata dall'autorità competente.

Art. 162. I legnami nelle piene o per altra forza maggiore trasportati dalle acque nei fondi vicini, rimangono di proprietà di chi li ha posti in regolare fluitazione, e saranno dal medesimo ripresi, mediante preventivo avviso al possessore del fondo, e corresponsione di quella indennità cui esso avrà diritto a termini di equità e giustizia.

Art. 163. Tutte le questioni relative ai diritti di proprietà, di possesso o di servitù od a risarcimento di danni che fossero per sorgere in relazione alle precedenti disposizioni sui trasporti di legnami a galla, e non avessero potuto definirsi amichevolmente fra le parti, saranno demandate alle competenti autorità giudiziarie, senza che per ciò possano essere sospesi o ritardati i detti trasporti, purchè regolarmente autorizzati.

Art. 164. È mantenuta la osservanza dei regolamenti speciali in vigore per l'esercizio delle fluitazioni di legnami sui fiumi, torrenti, laghi e canali dello Stato, finchè non si provveda in conformità dell'art. 150.

Capo VII.

Polizia delle acque pubbliche.

Art. 165. Nessuno può fare opere nell'alveo dei fiumi, torrenti, rivi, scolatori pubblici e canali di proprietà demaniale, cioè nello spazio compreso fra le sponde fisse dei medesimi, senza il permesso dell'Autorità amministrativa.

Formano parte degli alvei i rami o canali, o diversivi dei fiumi, torrenti, rivi e scolatori pubblici, ancorchè in alcuni tempi dell'anno rimangano asciutti.

Art. 166. Nel caso di alvei a sponde variabili od incerte, la linea o le linee fino alle quali dovrà intendersi estesa la proibizione di che nell'articolo precedente, saranno determinate anche in caso di contestazione dal prefetto, sentiti gl' interessati.

Art. 167. Il diritto dei proprietari frontisti di munire le loro sponde nei casi previsti dall'art. 121 è subordinato alla condizione che le opere o le piantagioni non arrechino nè alterazione al corso ordinario delle acque, nè impedimento alla sua libertà, nè danno alle proprietà altrui, pubbliche o private, alla navigazione, alle derivazioni ed agli opifizi legittimamente stabiliti, ed in generale ai diritti dei terzi.

L'accertamento di queste condizioni è nelle attribuzioni del prefetto.

Art. 168. Sono lavori ed atti vietati in modo assoluto sulle acque pubbliche, loro alvei, sponde e difese i seguenti:

a) La formazione di pescaie, chiuse, pietraie ed altre opere per l'esercizio della pesca, colle quali si alterasse il corso naturale delle acque.

Sono eccettuate da questa disposizione le consuetudini per l'esercizio di legittime ed innocue concessioni della pesca, quando in esse si osservino le cautele od imposte negli atti delle dette concessioni, già prescritte dall'autorità competente, o che questa potesse trovare conveniente di prescrivere;

b) Le piantagioni che s'inoltrino dentro gli alvei dei fiumi, torrenti, rivi e canali a costringerne la sezione normale e necessaria al libero deflusso delle acque;

c) Lo sradicamento o l'abbruciamento dei ceppi degli alberi che sostengono le ripe dei fiumi e torrenti per una distanza orizzontale non minore di nove metri dalla linea a cui arrivano le acque ordinarie.

Per i rivi, canali e scolatori pubblici la stessa proibizione è limitata ai piantamenti aderenti alle sponde;

d) La piantagione sulle alluvioni delle sponde dei fiumi e torrenti e loro isole a distanza dalla opposta sponda minore di quella nelle rispettive località stabilita, o determinata dal prefetto, sentite le Amministrazioni dei comuni interessati e l'ufficio del genio civile;

e) Le piantagioni di qualunque sorta di alberi ed arbusti sul piano e sulle scarpe degli argini, loro banche e sottobanche, lungo i fiumi, torrenti e canali navigabili;

f) Le piantagioni di alberi e siepi, le fabbriche, gli scavi e lo smovimento del terreno a distanza dal piede degli argini e loro accessorii come sopra, minore di quella stabilita dalle discipline vigenti nelle diverse località, ed in mancanza di tali discipline a distanza minore di metri quattro per le piantagioni e smovimento del terreno, e di metri dieci per le fabbriche e per gli scavi;

g) Qualunque opera o fatto che possa alterare lo stato, la forma, le dimensioni, la resistenza e la convenienza all'uso, a cui sono destinati gli argini e loro accessorii come sopra, e manufatti attinenti;

h) Le variazioni ed alterazioni ai ripari di difesa delle sponde dei fiumi, torrenti, rivi, canali e scolatori pubblici, tanto arginati come non arginati e ad ogni altra sorta di manufatti attinenti;

i) Il pascolo e la permanenza dei bestiami sui ripari, sugli argini e loro dipendenze, non che sulle sponde, scarpe e banchine dei pubblici canali e loro accessorii;

k) L'apertura dei cavi, fontanili e simili a distanza dai fiumi, torrenti e canali pubblici minore di quella voluta dai regolamenti o consuetudini locali, o di quella che dall'Autorità amministrativa provinciale sia riconosciuta necessaria per evitare il pericolo di diversioni e indebite sottrazioni di acque;

l) Qualunque opera nell'alveo o contro le sponde dei fiumi e canali navigabili, o sulle vie alzaie che possa nuocere alla libertà ed alla sicurezza della navigazione ed all'esercizio dei porti natanti e ponti di barche;

m) I lavori od atti non autorizzati con cui si venissero a ritardare od impedire le operazioni del trasporto dei legnami a galla ai legittimi concessionari.

Art. 169. Sono opere ed atti che non si possono eseguire se non con speciale permesso del prefetto e sotto l'osservanza delle condizioni dal medesimo imposte i seguenti:

a) La formazione di pennelli, chiuse ed altre simili opere nell'alveo dei fiumi e torrenti per facilitare l'accesso e l'esercizio dei porti natanti e ponti di barche;

b) La formazione di ripari a difesa delle sponde che si avanzino entro gli alvei oltre le linee che fissano la loro larghezza normale;

c) I dissodamenti dei terreni boscati e cespugliati laterali ai fiumi e torrenti a distanza minore di metri cento dalla linea a cui giungono le acque ordinarie, ferme le disposizioni di cui all'art. 168, lettera *c*;

d) Le piantagioni delle alluvioni a qualsivoglia distanza dalla opposta sponda, quando si trovino a fronte di un abitato minacciato da corrosione, ovvero di un territorio esposto al pericolo di disalveamenti;

e) La formazione di rilevati di salita o discesa dal corpo degli argini per lo stabilimento di comunicazioni ai beni, agli abbeveratoi, ai guadi ed ai passi dei fiumi e torrenti;

f) La conversione delle chiuse temporanee di derivazione delle acque pubbliche in chiuse permanenti quantunque instabili, e l'alterazione del modo di loro primitiva costruzione;

g) Le variazioni della posizione, struttura e dimensioni solite a praticarsi nelle chiuse instabili;

h) Gli scavamenti nei ghiareti dei fiumi e torrenti per canali d'invito alle derivazioni, eccettuati quelli che per invalsa consuetudine si praticano senza permesso dell'Autorità amministrativa;

i) Le variazioni nella forma e posizione delle chiuse stabili e rialzamento di queste, e le innovazioni intorno alle altre opere di stabile struttura che servono alle derivazioni dai rivi, scolatori e canali pubblici, od all'esercizio dei molini ed altri opifizi su di essi stabiliti;

k) La ricostruzione, tuttochè senza variazioni di posizione e forma, delle chiuse stabili ed incili delle derivazioni, di ponti, ponti canali, botti sotterranee e simili esistenti negli alvei dei fiumi, torrenti, rivi, scolatori pubblici e canali demaniali;

l) Il trasporto in altra posizione dei molini natanti stabiliti sia con chiuse, sia senza chiuse, fermo sempre l'obbligo dell'intiera estirpazione delle chiuse abbandonate;

m) La estrazione di ciottoli, ghiaia, sabbia ed altre materie dal letto dei fiumi, torrenti e canali pubblici, eccettuate quelle località ove per invalsa consuetudine si suole praticare senza speciale autorizzazione per usi pubblici o privati.

Anche per queste località però l'Autorità amministrativa limita o proibisce tali estrazioni ogni qualvolta riconosca poterne il regime delle acque e gl' interessi pubblici o privati essere lesi;

n) La occupazione delle spiaggie dei laghi con opere stabili, gli scavamenti lungh'esse che possano promuoverne il deperimento o recar pregiudizio alle vie alzaie ove esistono, e finalmente la estrazione di ciottoli, ghiaie o sabbie, fatta eccezione, quanto a detta estrazione, per quelle località ove per consuetudine invalsa suolsi praticare senza speciale autorizzazione.

Art. 170. Non si possono eseguire se non con ispeciale autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici, e sotto l'osservanza delle condizioni dal medesimo imposte, le opere che seguono:

a) La conversione delle chiuse temporanee e delle chiuse instabili di derivazione dai fiumi e torrenti in chiuse stabili;

b) Le variazioni della forma e della posizione sì delle bocche di derivazione, come delle chiuse stabili, ed ogni innovazione tendente ad aumentare l'altezza di queste;

c) Le opere alle sponde dei fiumi e torrenti che possono alterare o modificare le condizioni delle derivazioni;

d) Le nuove costruzioni nell'alveo dei fiumi, torrenti, rivi, scolatori pubblici o canali demaniali, di chiuse ed altra opera stabile per le derivazioni, di ponti, ponti canali e botti sotterranee, non che le innovazioni intorno alle opere di questo genere già esistenti;

e) La costruzione di nuove chiaviche di scolo a traverso gli argini e l'annullamento delle esistenti;

f) Lo stabilimento di nuovi molini natanti, conservate le discipline e le consuetudini vigenti nelle diverse località.

Art. 171. I fatti ed attentati criminosi di tagli o rotture di argini o ripari saranno puniti a termini delle vigenti leggi penali.

Art. 172. È facoltativo all'Autorità amministrativa provinciale di ordinare ed eseguire il taglio degli argini di golena, quando la piena del fiume o torrente sia giunta all'altezza per tale operazione prestabilita dai regolamenti locali, nell'interesse della conservazione degli argini maestri.

Potrà però ai proprietari delle golene essere conceduto di stabilire chiaviche nei loro argini secondo progetti da approvarsi dall'Autorità suddetta nello intento di evitarne il taglio.

Capo VIII.

Disposizioni transitorie relative alle acque pubbliche.

Art. 173. Sono conservati i comprensorii o circondari d'imposizione, ed i consorzi esistenti sotto qualunque nome per gli scoli di cui al capo IV.

Il Ministero dei lavori pubblici, sentiti gl'interessati ed il Consiglio provinciale, potrà decretare quelle modificazioni e addizioni che reputasse opportune ai singoli comprensorii, per conformarli alle prescrizioni dell'art. 129.

Art. 174. Entro un anno dalla pubblicazione della presente legge il Governo del Re pubblicherà un elenco:

a) Dei fiumi, laghi e canali navigabili che devono iscriversi nella prima categoria, seguendo le prescrizioni dell'art. 142;

b) Delle arginature, opere idrauliche e canali navigabili da comprendersi nella seconda categoria, purchè siano fra quelle opere o canali cui lo Stato abbia provveduto con appositi stanziamenti nei bilanci dopo il 1860.

Questo elenco sarà approvato e pubblicato per decreto reale, previo il parere dei Consigli provinciali, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

L'elenco delle opere di seconda categoria potrà essere modificato entro tre anni dal Governo del Re coll'aggiunta d'altre opere idrauliche sopra istanza degli interessati, e osservate le prescrizioni dell'articolo 115. Però la decisione del Governo non sarà esecutoria se non quando sia ammesso nel bilancio dei lavori pubblici uno stanziamento speciale per le spese relative, il quale in questo caso potrà essere anche superiore alle L. 30,000. Scorsi tre anni nessun'opera potrà essere dichiarata di seconda categoria se non per legge.

Tutti i corsi d'acqua e tutte le opere idrauliche non comprese in tale elenco anderanno a carico dei consorzi o dei singoli interessati.

Art. 175. Entro un anno dalla pubblicazione dell'elenco, di che nell'articolo precedente, verranno per decreto ministeriale stabiliti i perimetri dei territori che devono collo Stato contribuire per le opere in detto elenco nominate. Il Governo promuoverà poi l'istituzione dei consorzi o la riforma di quelli esistenti, ove sia bisogno, per le spese idrauliche relative alle opere della seconda e della terza categoria.

Art. 176. Col principio dell'anno 1866 le spese relative alle opere idrauliche saranno regolate secondo questa legge. Lo Stato avrà diritto a rimborso di tutte quelle somme che anticipasse durante l'esercizio dell'anno 1866 fino all'istituzione dei nuovi consorzi, per quelle opere alle quali finora ha provveduto.

Art. 177. Dopo l'anno 1865 e fino a tanto che lo Stato continuasse a percepire nei territori exmantovani quella quota d'imposta prediale, che corrisponde al concorso territoriale nelle opere di difesa o di digagna, sarà stanziato nei bilanci passivi delle finanze, sentito il Consiglio di Stato, un fondo di speciale sussidio per i consorzi che saranno istituiti per provvedere alle opere stesse secondo la presente legge.

Art. 178. Colla fine del 1865 saranno chiuse e regolate le contabilità relative alle opere per le quali lo Stato in parte contribuisce, e rivedute poscia ed approvate dalla Corte dei conti.

Le attività e le sortanze che fossero possedute dalle attuali aziende idrauliche delle Romagne passeranno coi rispettivi carichi ai consorzi da istituirsi per le opere di seconda categoria; fino a tale istituzione continueranno ad essere amministrate nel modo attuale.

Le differenze che insorgessero fra lo Stato ed i consorzi pei conti anteriori al 1866, e per la consegna delle attività e sostanze saranno dalla Corte dei conti giudicate con giurisdizione contenziosa.

Art. 179. I corpi morali o persone che, per effetto di speciali leggi o regolamenti, hanno oggi la amministrazione o la sorveglianza di opere idrauliche d'interesse sociale, potranno promuovere entro un anno la formazione di consorzi secondo la presente legge.

Colla costituzione dei nuovi consorzi cesseranno dal prender parte all'amministrazione interna dei medesimi quelle Autorità governative che fossero designate da speciali leggi o regolamenti, eccettuato nel caso previsto dall'art. 115.

Art. 180. Le attribuzioni finora esercitate nelle provincie Toscane dalle Autorità giudiziarie per l'ordinamento e la sorveglianza dei consorzi, comprensorii ed imposizioni cessano colla pubblicazione della presente legge.

Gli atti, documenti, campioni e catasti presso le medesime esistenti sono consegnati entro tre mesi mediante inventario agli uffizi di prefettura o di sotto-prefettura secondo le disposizioni che saranno date dal prefetto della provincia.

La Deputazione provinciale o chi sarà della medesima delegato eserciterà le attribuzioni dai regolamenti e statuti locali assegnate ai giudici per tutti gli oggetti di competenza amministrativa, su cui è provveduto nella presente legge, finchè non saranno formati i consorzi degli interessati colle norme in questa legge stabilite.

Art. 181. Il Governo potrà passare al servizio dei consorzi quegli ufficiali del genio civile e custodi idraulici, che ora sono addetti alla sorveglianza di opere che venissero ad essere iscritte nella terza categoria, sotto le condizioni con cui ha facoltà di rimetterli al servizio delle provincie.

TITOLO IV.

Porti, spiaggie e fari.

Capo I.

Classificazione delle opere marittime.

Art. 182. Le nuove opere e quelle di miglioramento e conservazione dei porti, dei fari e delle spiaggie sono a carico dello Stato, delle provincie e dei comuni, secondo la natura loro, e l'importanza e grado di utilità dei porti e spiaggie in cui vengono eseguite.

Art. 183. Sono opere che riguardano i porti, i fari e le spiaggie:

a) I moli di ridosso ed i frangi-onde che proteggono gli ancoraggi;

b) I moli e le dighe, le gettate o scogliere che regolano la foce e proteggono le sponde dei porti-canali;

c) Le ripe artificiali, banchine, scali, darsene mercantili, macchine fisse da alberare o scaricare navi;

d) Gli argini e moli di circondario per difendere i porti dalle alluvioni e dagli interrimenti;

e) I bacini di deposito d'acque, atte a produrre correnti artificiali per tener sgombre le foci dei porti-canali;

f) I canali di deviazione e gli smaltitoi per liberare i porti dai depositi e dalle infezioni;

g) Gli scali e bacini da costruzione o riparazione di navi;

h) Le escavazioni della bocca, del bacino e dei canali dei porti;

i) I fari, le torri a segnali ed altri fabbricati ad uso del servizio tecnico, amministrativo e di polizia dei porti;

k) I gavitelli ed altri segnali fissi e mobili destinati a guida o ad ormeggio dei bastimenti;

l) Ogni altra opera il cui scopo sia mantenere profondo e spurgato un porto, facilitarne l'accesso e l'uscita, ed aumentarne la sicurezza.

Art. 184. I porti in ordine alla loro amministrazione si dividono in quattro classi, come appresso:

1. I porti situati a capo di grandi linee di comunicazione, ed il movimento commerciale dei quali, giovando ad estesa parte del regno, od al traffico internazionale terrestre, li costituisce d'interesse generale dello Stato;

2. I porti e le spiaggie che interessano la sicurezza della navigazione generale e servono unicamente o precipuamente di rilascio;

3. I porti e gli approdi, il movimento commerciale dei quali interessa soltanto ad una o ad alcune provincie;

4. I porti e gli approdi, la utilità dei quali non si estende che ad un circondario od a qualche comune.

Art. 185. In base alle norme stabilite nell'articolo antecedente, e, quanto ai porti di 3.a classe tenuto pur conto del movimento dei bastimenti e dell'introito delle dogane e delle tasse marittime nel triennio 1861-1862-1863, il Governo del Re approverà con decreto reale e pubblicherà entro un anno dalla data di questa legge gli elenchi dei porti delle prime tre classi e delle provincie interessate per ciascuno di essi, sentiti previamente all'uopo i Consigli provinciali interessati quanto ai porti di 3.a classe, ed avuto per tutti il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, del Consiglio d'ammiragliato e del Consiglio di Stato.

Art. 186. Sono compresi nella quarta classe tutti gli altri porti, seni, golfi e spiaggie, tanto del continente quanto delle isole, non assegnati alle tre prime classi.

Art. 187. Il trapasso di un porto dalla classe cui è ascritto ad un'altra, quando per le mutate condizioni del porto stesso ne sia riconosciuta la convenienza, sarà fatto per legge.

Capo II.

Spese per i porti.

Art. 188. Le spese di qualunque natura occorrenti ai porti di prima classe sono sopportate dallo Stato in ragione dell'80 per cento, ed il 20 per cento è a carico dei comuni, circondari e provincie interessate.

Art. 189. Per i porti e le spiaggie della seconda classe, le spese riguardanti la sicurezza dell'approdo e dell'ancoraggio sono a carico esclusivo dello Stato.

Occorrendovi lavori interessanti il commercio, la competenza delle spese si regolerà come per i porti, cui potrà quello scalo essere assimilato.

A stabilire tale assimilazione si provvederà secondo gli art. 185, 186 e 187.

Art. 190. Le spese per i porti di terza classe saranno sopportate, metà dallo Stato, e metà dai comuni, dai circondari e dalle provincie interessate.

Art. 191. La spesa a carico di comuni, di circondari e di provincie per i porti di prima e terza classe, sarà fra loro ripartita come segue:

Una metà a carico del comune in cui è situato il porto e dei comuni contigui al porto medesimo;

Un quarto a carico dei comuni del circondario;

L'altro quarto a carico della provincia in cui il porto è situato, col concorso delle provincie attigue che abbiano un interesse immediato alla creazione, conservazione o miglioramento del porto.

Le quote a carico di più comuni o provincie si ripartiranno in base al principale dei tributi diretti.

Art. 192. I comuni e le provincie chiamate a concorrere, sono in facoltà, ove ciò avvenga di pieno accordo fra di loro, di variare la proporzione di quota assegnata nel precedente articolo.

La designazione dei comuni e delle provincie tenute a concorrere e delle quote rispettive, si farà colle norme dalla legge stabilite pei consorzi stradali.

Art. 193. Le opere e le spese da farsi nei porti di prima classe sono determinate ed eseguite dal Governo senza intervento alcuno degli altri contribuenti nella parte tecnica ed amministrativa.

Art. 194. Per intraprendere nuove opere straordinarie ai porti di terza classe occorre il previo assenso dei Consigli provinciali e comunali, i quali complessivamente rappresentino almeno i due terzi del contributo nella spesa necessaria.

Mancando tale assenso, le spese non potranno essere fatte obbligatorie se non da una legge speciale.

L'attuazione poi ha luogo tanto per dette opere nuove, quanto per quelle di manutenzione a cura esclusiva del Governo, come è detto all'articolo precedente.

Art. 195. Annualmente è data comunicazione agli interessati della liquidazione delle spese, ed essi debbono, sulle basi di tale liquidazione, versare nelle casse delle regie finanze la quota rispettiva, salvi gli effetti del conto finale quando si tratti di nuove opere.

Art. 196. Tra le spese nelle quali debbono contribuire i comuni, i circondari e le provincie, s'intendono incluse quelle per le paghe del personale di servizio, come capitani di bastimenti, macchinisti, fuochisti, padroni di caracche, marinai, fanalisti, custodi, ecc.

Art. 197. Sono a carico esclusivo dei comuni quelle opere o spese che, sebbene attinenti ai porti, hanno per iscopo il comodo o l'abbellimento dell'abitato.

Art. 198. I lavori dei porti di quarta classe sono a carico dei singoli comuni, o delle associazioni dei comuni che ne risentono benefizio, costituiti in consorzio a forma delle associazioni per le strade.

PARTE UFFICIALE

TORINO, 16 MAGGIO 1865

Allegati alla legge 20 marzo 1865, n. 2248, insèrta nella Gazzetta del 27 aprile u. s. n. 101.

(*Vedi Allegato* A *nel n.* 110 *(suppl.), Allegato* B *n.* 111 *e* 112, *Allegato* C *n.* 113, *Allegati* D, *ed* E *n.* 114 *ed Allegato* F *nei supplimenti n.* 117).

Continuazione e fine

In caso di spesa eccedente la forza del comune o dei comuni associati, potrà essere invocato un sussidio dalla provincia e dallo Stato. Il sussidio dello Stato però non potrà mai eccedere il terzo della spesa totale che le parti interessate dimostreranno necessaria per l'opera a pro della quale è domandato.

Accordandosi un qualche sussidio dallo Stato, il Ministero dei lavori pubblici eserciterà l'alta sorveglianza sull'esecuzione delle opere.

Art. 199. I progetti d'arte per lavori ai porti di quarta classe dovranno essere previamente approvati dal prefetto della provincia, il quale assumerà in proposito l'avviso del competente ufficio del Genio civile.

Ove tale parere sia contrario al pregetto, e gli interessati non vi si acquetino, la decisione spetterà al Ministero dei lavori pubblici.

Art. 200. Per i comuni ove esiste un porto di quarta classe e per i comuni che ne risentono benefizio, sono obbligatorie le spese per la conservazione di quello in buono stato di servizio.

CAPO III.
Spese per i fari, fanali e per i segnalamenti.

Art. 201. Le spese occorrenti per la erezione, illuminazione e manutenzione dei fari e fanali stabiliti presso i porti di prima, terza e quarta classe, per farne conoscere la posizione e l'entrata, sono a carico dello Stato, delle provincie, circondari e comuni, come le altre spese del relativo porto e nella medesima proporzione.

Nello stesso modo si sostengono le spese per i fanali sulle calate interne dei porti, ogni volta che non siano a carico dei comuni.

Art. 202. Staranno interamente a carico dello Stato quelle di tali spese, che sono esclusivamente necessarie a far riconoscere la posizione e l'entrata dei porti di seconda classe; lo saranno ugualmente quelle per i fari di scoperta o di largo, e per il segnalamento di secche o punti pericolosi lungo le coste od in alto mare.

CAPO IV.
Polizia dei porti e spiaggie.

Art. 203. Alla polizia dei porti e spiaggie provvede il Codice della marina mercantile, ferma la competenza del Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda la parte tecnica nei porti non esclusivamente militari.

Art. 204. Un regolamento sancito per decreto reale determinerà le attribuzioni proprie degl'ingegneri del genio civile e quelle dei capitani dei porti e consoli di marina, per ciò che concerne la sorveglianza e conservazione delle opere dei porti, e fisserà le reciproche loro relazioni.

CAPO V.
Disposizioni transitorie relative alle opere marittime.

Art. 205. Col principio dell'anno 1866 le spese relative ai porti, spiaggie e fari saranno regolate secondo questa legge.

Lo Stato avrà diritto di rimborso per tutta quella somma che anticipasse per conto delle provincie o dei comuni.

Nulla è innovato rispetto alla competenza delle spese per tutte le opere marittime approvate per leggi speciali fino alla concorrenza delle somme assegnate nelle stesse leggi.

Per tutte le maggiori spese occorrenti per l'ultimazione dei lavori, si eseguiranno le norme stabilite dalla presente legge.

TITOLO V.
Delle strade ferrate.
CAPO I.
Disposizioni preliminari.

Art. 206. Le strade ferrate sono pubbliche o private.

Sono pubbliche quelle destinate al servizio pubblico pel trasporto di persone, merci o cose qualunque.

Sono private quelle che un privato od una società costruisce esclusivamente per l'esercizio permanente o temporario di un commercio, di una industria, o di un uso qualunque suo proprio.

Art. 207. Le ferrovie private si dividono in due categorie:

La prima comprende quelle che corrono esclusivamente su terreni appartenenti a chi le costruisce, senza intersecare od in alcun modo interessare alcuna proprietà pubblica o privata.

La seconda comprende quelle che toccano in qualsivoglia modo le proprietà altrui, le pubbliche vie di comunicazione, corsi d'acqua pubblici, abitati, ed ogni altro sito od opera pubblica.

La ingerenza del Ministero dei lavori pubblici, per la costruzione e l'esercizio delle strade della prima categoria, è limitata a quanto concerne la igiene e la sicurezza pubblica; per quelle di seconda categoria si estenderà inoltre alla preventiva approvazione dei piani esecutivi.

Art. 208. Le proprietà private che dovranno intersecarsi colle ferrovie private della seconda categoria, saranno soggette alla servitù del passaggio coattivo, e coloro che costruiscono le dette strade ferrate dovranno adempiere gli obblighi tutti dalla legge imposti per l'acquisto della servitù coattiva di acquedotto.

Art. 209. La costruzione e l'esercizio di una ferrovia pubblica non possono altrimenti venire concessi che per legge.

CAPO II.
Norme della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie.

Art. 210. Le ferrovie pubbliche e le private della seconda categoria sono esercitate con forze animali o fisiche secondo il previsto nella rispettiva concessione.

È vietato di variare la specie di motore prevista, senza l'autorizzazione del Ministero.

Art. 211. Le ferrovie pubbliche e le private della seconda categoria saranno separate dalle proprietà laterali con siepi vive, muri, od altra specie di chiusura stabile e permanente. Potrà solo farsi una eccezione per le ferrovie, o loro tratti, l'esercizio dei quali fosse esclusivamente fatto con forze animali.

Salva questa medesima eccezione, la separazione di una ferrovia pubblica da una strada ordinaria, che le corra in contatto, sarà fatta con un muro od altra parete stabile equivalente, dell'altezza e delle forme da determinarsi negli atti di concessione.

Art. 212. Le congiunzioni e le intersecazioni delle ferrovie private colle pubbliche, la loro immissione nelle strade pubbliche ordinarie, nelle piazze, negli abitati od altri siti pubblici, sarà fatta con tali disposizioni da non nuocere alla libertà, sicurezza e regolarità dei servizi ed usi pubblici relativi.

I veicoli delle strade ferrate private non potranno nè avere ingresso, nè circolare sulle ferrovie pubbliche, e quelli delle ferrovie pubbliche non potranno avere ingresso, nè circolare sulle private, se la modalità di costruzione di esse strade e veicoli non lo consentano sotto il rispetto della sicurezza pubblica.

Art. 213. Le ferrovie così private come pubbliche non esercite esclusivamente con forze animali, se intersecheranno a raso strade ordinarie pubbliche o private, dovranno essere costantemente munite ai punti d'intersecazione, da ambo i lati, di cancelli od altro modo di chiusura, col quale si possa impedire il passaggio contemporaneo delle macchine e veicoli della strada ferrata e delle persone, bestie e veicoli della strada ordinaria.

Queste chiusure avranno in attiguità case cantoniere, o casotti di guardia, e i meccanismi necessari pel conveniente loro esercizio e custodia, ed il suolo della ferrovia sarà costituito nelle condizioni di forma e di stabilità convenienti, perchè il passaggio ordinario possa effettuarvisi con tutta facilità.

Art. 214. Il numero delle traversate a raso sarà ridotto al minimo possibile, col portare, ove sia compatibile coll'interesse pubblico, più strade ordinarie ad attraversare la ferrata nel medesimo punto, e collo stabilimento degli opportuni cavalcavia e sottovia, ovunque le condizioni della località il rendano agevole.

Art. 215. Le salite e le chine degli accessi tanto alle traversate a raso, quanto ai cavalcavia e sottovia, saranno regolate nella forma, nella disposizione planimetrica ed altimetrica, nella costituzione del suolo, ed in ogni altro accessorio riflettente alla permanente facilità e sicurezza del transito, in relazione all'importanza ed allo stato delle comunicazioni a cui deggiono servire.

Art. 216. Allo attraversamento dei corsi di acqua ed alla difesa dai danni che essi possono arrecare alle vie ferrate sarà provveduto con opere che abbiano le condizioni di maggiore stabilità, richieste dalla importanza di dette vie e dall'azione dei veicoli che le percorrono.

I ponti bisognevoli pel loro genere di costruzione di periodiche parziali rinnovazioni saranno combinati in modo che le medesime possano eseguirsi senza sospendere l'esercizio ordinario delle ferrovie pubbliche.

Art. 217. Lungo le ferrovie, per provvedere alla vigilanza e alle cure di buona manutenzione e di sicuro esercizio, debbono erigersi casette per guardiani e cantonieri, proporzionate per numero e per ampiezza alla importanza del movimento di ciascuna linea, alle particolari sue condizioni ed alle circostanze locali.

Art. 218. Una ferrovia pubblica deve essere provveduta dei mezzi necessari per assicurare la continuità del regolare e sicuro esercizio, e per eseguire le ordinarie riparazioni dei veicoli, macchine, attrezzi e meccanismi.

Art. 219. Le ferrovie pubbliche fanno il servizio del paese che traversano col mezzo degli scali o stazioni, il numero ed ubicazione dei quali verrà determinato negli atti di concessione, avuti i dèbiti riguardi al servizio del pubblico.

L'ampiezza di dette stazioni, la natura, la grandezza e la disposizione dei loro fabbricati, opere e meccanismi diversi sono regolati dalla quantità, dalla natura e dalla importanza dei servizi che vi si debbono eseguire.

Art. 220. Le pendenze ed i raggi delle curve delle ferrovie, così pubbliche come private, di seconda categoria, devono essere contenuti nei limiti che si richiedono per il sicuro e regolare esercizio della strada, coi motori che sarà proposto di applicare alla trazione dei convogli.

Art. 221. La larghezza libera delle ferrovie, così pubbliche come private di seconda categoria, tra i cigli dei rilevati su cui si troveranno costituite tra i margini dei fossi laterali di scolo, laddove saranno incassate sotto il terreno naturale, od a livello di questo, e tra i parapetti dei ponti e dei muri di sostegno, non sarà mai minore di quanto è necessario non solo pel libero passaggio dei veicoli, ma anche per la sicurezza del servizio di guardia e di manutenzione. L'intervallo fra i due binari nelle ferrovie a doppio binario dovrà sempre essere sufficiente pel libero scansamento dei convogli al loro incontro.

Art. 222. Nei cavalcavia l'altezza della luce sarà regolata dall'altezza massima delle macchine e veicoli che debbono passarvi sotto; e tanto la larghezza della loro via, quanto le dimensioni della luce dei sottovia, saranno in giusta relazione colla importanza delle strade ordinarie a cui debbono servire, e colla natura di queste, secondo che saranno carreggiabili o soltanto praticabili a pedoni.

Nei sotterranei, l'altezza del vano dovrà di alcuni decimetri eccedere quella conveniente ai cavalcavia, ed opportunamente aumentarsi, se saranno di lunghezza considerevole.

Art. 223. Le scarpe degli sterri, e quelle dei rilevati, verranno regolate colla inclinazione conveniente alla natura del terreno, in modo da premunire la via contro ogni scoscendimento che la ingombri, o che privi l'armamento di stabile sostegno.

I tratti di ferrovia incassati od a livello, o poco più elevati delle campagne laterali, saranno fiancheggiati da fossi atti a procurare un perfetto scolo delle acque.

Art. 224. Il sistema di armamento che s'intenda adottare per una ferrovia pubblica dovrà presentare la necessaria stabilità e resistenza, ed esser tale che i veicoli e macchine destinati a circolare nella detta ferrovia possano anche circolare nelle altre che da quella si diramano od a quella si congiungono.

Art. 225. Le vie ferrate pubbliche sono opere di utilità pubblica, e quindi sono a loro applicabili tutte le disposizioni delle leggi sulla espropriazione per causa di pubblica utilità.

In cosiffatta applicazione s'intenderanno far parte delle ferrovie i fossi laterali, i terreni da occuparsi colle siepi, muri od altre chiusure stabili qualunque, comprese le loro distanze legali dai fondi vicini, i terreni pure da occuparsi pei trasporti dei corsi di acqua, o di pubbliche o private comunicazioni, e per stabilimento di vie d'accesso; e finalmente i terreni necessari per la erezione delle stazioni, e per qualsivoglia altra fabbrica od opera stabile, destinata all'esercizio od alla conservazione delle dette ferrovie.

Art. 226. Per la trasmissione dei dispacci e segnali necessari alla sicurezza e regolarità dell'esercizio dovranno su qualsivoglia ferrovia pubblica stabilirsi gli occorrenti uffizi ed apparati telegrafici.

CAPO III.
Diritti ed obbligazioni di chi costruisce od esercita le ferrovie verso le proprietà ed opere pubbliche o private.

Art. 227. Chi costruisce una ferrovia pubblica ha il diritto non solo di occupare permanentemente le proprietà private e pubbliche, necessarie per lo stabilimento della ferrovia medesima, con tutte le sue dipendenze ed accessorii, dichiarati all'art. 225, ma anche, mercè i giusti risarcimenti, quello della occupazione temporanea dei luoghi occorrenti, durante la esecuzione dei lavori di costruzione o di riparazione, per estrarne i materiali necessari a detti lavori, per farvi dei depositi di materiali od oggetti qualunque, per istabilirvi dei magazzini ed officine, per praticarvi dei passaggi provvisionali, così ad uso proprio, come ad uso del pubblico e dei privati, a cui i lavori medesimi avessero interrotte, o rese impraticabili le comunicazioni esistenti, e per aprirvi dei canali di diversione delle acque private o pubbliche, che coll'eseguimento delle opere recassero difficoltà od impedimento.

Art. 228. Non sarà dovuto alcun compenso o risarcimento per le occupazioni permanenti, provvisionali o temporanee, degli alvei delle acque pubbliche, delle spiaggie lacuali o marittime, nè di qualunque altro terreno improduttivo, appartenente allo Stato, salve però le reintegrazioni che potessero nei casi speciali essere necessarie per restituire a tali proprietà l'attitudine alla propria naturale destinazione, e salva la conservazione od il conveniente trasferimento delle servitù che potrebbero trovarvisi stabilite con legittimo titolo.

Art. 229. Chi costruisce una strada ferrata pubblica ha obbligo di ristabilire in convenienti condizioni di comodità e sicurezza, a proprie spese, tutte le comunicazioni pubbliche e private, che dalle opere della sua impresa rimanessero interrotte.

Pari obbligo egli ha relativamente allo scolo ed al libero corso delle acque, i condotti delle quali o naturali, od artefatti rimanessero od interrotti od alterati dalle opere anzidette. E per tutto quanto non dipendesse da innovazioni, dopo la esecuzione di tali opere praticate dal fatto di altri, egli è tenuto a guarentire in ogni tempo la libertà, l'innocuità e la regolarità del corso ristabilito.

Al ristabilimento delle comunicazioni e dei corsi di acque di privata pertinenza gl'interessati potranno rinunziare, ma ciò dovrà risultare da formale dichiarazione.

Per le comunicazioni private, gravate di servitù pubblica, chi costruisce la strada ferrata ha unicamente l'obbligo di acquistare, a favore degli utenti, la servitù attiva di passaggio sul terreno necessario pel loro ristabilimento. Non potrà quindi costringere il proprietario a cederne la proprietà, quando egli non vi consenta.

A malgrado di qualsivoglia rinunzia degli interessati, non si potrà omettere di provvedere al corso delle acque, i condotti delle quali siano intersecati dalla via ferrata, quando dal loro ristagno fosse per soffrirne nocumento la pubblica igiene, o per restarne compromessa l'immunità delle proprietà e dei diritti dei terzi.

Art. 230. Le opere di arte costrutte nel corpo di una ferrovia pubblica, per la conservazione e ristabilimento dei corsi d'acqua, e delle comunicazioni, tanto di pubblica che di privata pertinenza, dovranno essere mantenute da chi ha l'onere della manutenzione di essa ferrovia.

Quanto a quelle costrutte fuori del corpo della ferrovia, ed indipendenti dalla sussistenza e dalla buona conservazione di questa, potrà chi ha l'onere anzidetto, mediante speciale convenzione colle pubbliche Amministrazioni o coi privati interessati, esonerarsi dall'obbligo di loro manutenzione.

Nel caso che le dette opere esteriori vengano costrutte in sostituzione di altre preesistenti, chi costruisce la strada ferrata avrà a suo carico le spese di loro costruzione, ma dopo il collaudo e la consegna a chi di ragione avrà diritto alla totale esenzione dall'obbligo della manutenzione, a meno che questa non riuscisse più gravosa di prima, nel qual caso egli sarà tenuto ad un giusto compenso.

Art. 231. Quando per nuova costruzione o per trasporto ordinato od autorizzato dal Governo una strada ordinaria nazionale, provinciale e comunale, un canale o un condotto d'acqua dovessero attraversare una ferrovia pubblica che prima non intersecavano, od attraversarla in punto diverso da quello in cui la intersecavano precedentemente, chi ha costrutto od esercita la strada ferrata non potrà opporvisi, purchè lo attraversamento non nuoccia alla regolarità e sicurezza dell'esercizio.

Se l'attraversamento fosse cagione di maggiori spese per l'esercizio, manutenzione e custodia della ferrovia, chi l'ha costrutta o la esercita avrà diritto a giusto compenso.

Egli avrà in ogni caso il diritto di costrurre, mantenere e custodire l'attraversamento a propria cura e spese mediante il dovuto rimborso.

Art. 232. Le opere che servono all'attraversamento dei corsi d'acqua, od a difendere le ferrovie pubbliche e le private della seconda categoria, dovranno essere innocue al buon regime dei corsi medesimi, alle proprietà laterali, alle derivazioni, alla navigazione ed alle fluitazioni.

CAPO IV.
Servitù legali delle ferrovie pubbliche e delle proprietà coerenti.

Art. 233. Le disposizioni della presente legge, concernenti la conservazione del suolo delle strade ordinarie nazionali, provinciali e comunali, e delle loro dipendenze, sono applicabili alle strade ferrate pubbliche e loro dipendenze ed accessorii.

Art. 234. Le proprietà laterali alle strade ferrate pubbliche sono soggette a tutte le servitù e pesi imposti dalla presente legge alle proprietà coerenti alle strade ordinarie nazionali, provinciali e comunali, colle modificazioni risultanti dagli articoli seguenti.

Art. 235. È proibito a chiunque costrurre muri, case, capanne, tettoie od altro qualsivoglia edifizio, e di allevare piante a distanza minore di metri sei dalla linea della più vicina ruotaia di una strada ferrata, la quale misura dovrà, occorrendo, aumentarsi in guisa che le anzidette costruzioni non riescano mai a minore distanza di metri due dal ciglio degli sterri, o dal piede dei rilevati.

Tali distanze potranno essere diminuite di un metro per le siepi, muricciuoli di cinta e steccati di altezza non maggiore di metri 1,50.

Chi costruisce od esercita la strada ferrata è in diritto di richiedere che siano accresciute le dette distanze a misura conveniente per rendere libera la visuale alla portata necessaria per la sicurezza della locomozione al lato convesso dei tratti curvilinei.

Art. 236. Laddove le strade ferrate sono in rilevato non minore di tre metri, i proprietari dei beni laterali non potranno praticare alcun scavamento a distanza minore di tre metri dal piede del rilevato medesimo.

Art. 237. È proibito a chiunque di costrurre a distanza minore di venti metri dalla più vicina ruotaia di una strada ferrata, la quale si eserciti con macchine a fuoco, delle case o capanne in legno od in paglia, o con copertura di legno o di paglia, o di fare cumuli di qualsivoglia materia combustibile.

Tale divieto non deve però intendersi esteso ai depositi temporanei dei prodotti del suolo che si fanno al tempo del raccolto.

Art. 238. I depositi di pietre o di qualunque altro materiale incombustibile nei terreni laterali ad una ferrovia, quando si elevino al di sopra del livello delle ruotaie, dovranno essere tenuti alla distanza prescritta dall'art. 235.

Art. 239. Quando la sicurezza pubblica, la conservazione delle ferrovie e le particolari circostanze locali lo consentano, con decreto ministeriale, sentito il parere del Consiglio dei lavori pubblici, potranno essere autorizzate delle riduzioni alle distanze prescritte agli articoli precedenti.

In tali casi però, se si tratta di ferrovie non esercitate dallo Stato, dovranno sempre intendersi le osservazioni dei concessionari dell'esercizio.

Art. 240. Se all'epoca dello stabilimento di una strada ferrata esisteranno nelle proprietà laterali, a distanze minori di quelle prescritte dagli articoli precedenti, degli edifizi, capanne, piantamenti, siepi, steccati, muricciuoli di cinta, cumuli di materie qualunque o scavamenti, i proprietari potranno venire obbligati ad abbatterli o toglierli, od a colmarli, quando ciò sia riconosciuto necessario per la sicurezza pubblica e per la conservazione e regolarità dell'esercizio delle strade.

In siffatto caso, ove non risulti che l'esistenza degli anzidetti oggetti abbia cominciato dopo che la linea della ferrovia era stata fatta conoscere al pubblico o con piani esecutivi definitivamente approvati, o con visibili tracciamenti definitivi sul terreno, sarà dovuta ai proprietari una competente indennità, da determinarsi nel modo prescritto dalla legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica.

I fabbricati e gli scavamenti pei quali non risulti necessario l'abbattimento od il riempimento, potranno essere mantenuti nello stato in cui si trovano, e potranno farvisi quelle innovazioni soltanto che non tolgano loro la riconosciuta innocuità.

Art. 241. Per l'esecuzione delle disposizioni dell'articolo precedente chi costruisce la ferrovia dovrà, entro il termine non maggiore di un mese dalla data della pubblicazione dei piani definitivi, procedere a regolari descrizioni degli oggetti in esso articolo contemplati.

CAPO V.
Delle concessioni delle ferrovie all'industria privata.

Art. 242. Chiunque vorrà ottenere il permesso di fare sul terreno gli studi di un progetto di ferrovia pubblica dovrà rivolgersi al Ministero dei lavori publici con apposita domanda, che sarà accompagnata da un piano od abbozzo di massima della linea sulla quale intende di fare i detti studi, ed indicherà il tempo entro il quale egli si propone di cominciarli e compierli.

Art. 243. Il permesso di cui all'articolo precedente non conferisce al postulante nè un diritto di prelazione, nè alcun'altra ragione esclusiva per il conseguimento della concessione, ma solo la facoltà di eseguire nelle proprietà private e pubbliche, osservando il disposto della legge, gli studi e le operazioni geodetiche, necessarie alla compilazione del progetto. Il permesso potrà venire accordato contemporaneamente per la medesima linea a più postulanti, e s'intenderà estinto alla scadenza del tempo per cui fu concesso.

Art. 244. Le domande di concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia pubblica dovranno essere accompagnate da una dimostrazione della sua pubblica utilità, dall'indicazione del modo col quale s'intenda provvedere alle occorrenti spese, del calcolo presuntivo dell'importare di sua costruzione e primo stabilimento, e finalmente da quei piani, profili e disegni che sono necessarii per poter pronunziare giudizio sulla regolarità tecnica del progetto, e sul grado di esattezza del calcolo suddetto.

Il Ministero, secondo le circostanze, potrà anche richiedere dai postulanti la presentazione del calcolo presuntivo del costo dell'esercizio della ferrovia e quello del suo prodotto lordo, colla esibizione degli elementi statistici su cui questo sarà fondato.

Art. 245. Le domande suddette sono subordinate al preventivo esame e parere del Consiglio dei lavori pubblici per la parte tecnica, e del Consiglio di Stato per la parte giuridica ed amministrativa.

Art. 246. L'atto di concessione sarà basato sopra un capitolato o preventivamente approvato per legge,

o stipulato dal Ministero per promuovere la sanzione legislativa della concessione.

Art. 247. Alla stipulazione dell'atto di concessione il concessionario dovrà dare una primordiale cauzione per assicurare che entro il termine da fissarsi nell'atto medesimo egli farà il deposito definitivo, che gli verrà nell'atto stesso prescritto a guarentigia dell'adempimento dell'assunta impresa.

Tale deposito definitivo sarà restituito a rate di mano in mano che procederanno i lavori di costruzione, salvo un'ultima rata che verrà ritenuta fin dopo la collaudazione finale dell'opera.

Art. 248. Le concessioni delle ferrovie pubbliche si fanno per un tempo determinato dagli atti delle medesime, alla scadenza del quale, o pel fatto solo di essa scadenza lo Stato sottentrerà ai concessionari nell'esercizio di tutti gli utili e prodotti degli stabili od opere costituenti le ferrovie concesse e le loro dipendenze.

Dovranno all'anzidetta scadenza i concessionari consegnare al Governo in buono stato la strada ferrata, le opere componenti la medesima e le sue dipendenze, quali sono l'armamento della via, le stazioni con le fabbriche tutte che vi sono comprese, le rimesse, i magazzini, le officine, le tettoie ed i rilevati di caricamento e scaricamento, le case e casotti di guardia, gli uffizi delle esazioni, le macchine fisse ed in generale qualunque altro immobile che non abbia per destinazione distinta e speciale il servizio dei trasporti.

Se durante quel numero di anni anteriori alla scadenza delle concessioni che sarà stabilito negli atti delle medesime, i concessionari non si porranno in grado di ridurre la loro ferrovia nella buona condizione nella quale debbe essere consegnata al Governo, questo sarà in diritto di sequestrarne i prodotti e di valersene per far eseguire d'ufficio i lavori che rimanessero imperfetti.

Art. 249. Alla scadenza delle concessioni i concessionari conserveranno però oltre le azioni reali, la proprietà degli oggetti mobili, come macchine di locomozione, carrozze e carri per trasporti, mobilie delle stazioni e fabbricati annessi, attrezzi ed utensili, materiali, combustibili e provviste di ogni genere.

Gli atti di concessione stabiliranno in ogni caso particolare, se, mediante pagamento del giusto valore, i concessionari siano in diritto di esigere che lo Stato ne faccia acquisto, o questo in diritto di pretendere dai concessionari la cessione, ed i modi ed i limiti dell'esercizio di tali diritti.

Art. 250. Se, alla scadenza del termine accordato dagli atti di concessione per l'incominciamento dei lavori di costruzione delle ferrovie pubbliche, e dopo una formale ingiunzione fatta intimare dal Ministero dei lavori pubblici almeno un mese prima ai concessionari, questi non si fossero messi in grado di cominciare e continuare i detti lavori, perderanno la metà della somma di cui avessero fatto materiale deposito o per cui avessero prestato cauzione a termini dell'art. 247, la quale metà sarà devoluta al Governo, a meno che non facessero legalmente constare d'impedimenti provenuti da forza maggiore ed indipendenti dal fatto proprio.

Se il detto deposito definitivo non fosse stato fatto, o la cauzione prestata nel termine di tempo prescritto, i concessionari perderanno l'importare della intiera cauzione primordiale prestata alla stipulazione dell'atto di concessione.

Art. 251. Se alla scadenza del termine fissato dagli atti medesimi pel compimento ed apertura al permanente e regolare esercizio delle linee concesse, i concessionari non avranno dato piena esecuzione alle contratte obbligazioni, senza aver fatto legalmente constare d'impedimenti di forza maggiore del tutto indipendenti dal fatto proprio, incorreranno di pien diritto e senza che occorra alcuna costituzione in mora nella decadenza della concessione e nella perdita della intiera cauzione definitiva. (V. art. 253).

Art. 252. Nel detto caso il Governo provvederà alla continuazione ed ultimazione delle opere tutte rimaste imperfette, ed all'esecuzione di tutte le altre obbligazioni contratte dai concessionari, col mezzo di un'asta pubblica da aprirsi sulle basi dei capitolati annessi agli atti di concessione, e per riguardo alle opere o parti di opere già eseguite, ai materiali utili provvisti, ai terreni acquistati ed ai tronchi di strada che si trovassero già posti in esercizio, sul prezzo di stima che verrà determinato da arbitri inappellabili, due dei quali da nominarsi uno da ciascuna delle parti ed il terzo, in caso di disaccordo, dal tribunale di commercio.

Art. 253. Le concessioni saranno deliberate a chi, oltre ad assumersi tutte le obbligazioni dei concessionari decaduti, i quali in ogni caso non potranno mai essere deliberatari, ed al prestare tutte le necessarie guarentigie d'idoneità e risponsabilità, avrà offerto un maggiore aumento sul detto prezzo di stima.

Il prezzo del deliberamento sarà nel termine che verrà stabilito dagli atti d'incanto, corrisposto dai nuovi concessionari decaduti, prelevatone però prima ciò che sarà dovuto allo Stato in rimborso di quella parte della cauzione definitiva che fosse già stata restituita.

Art. 254. Se il primo incanto andasse deserto, si dovrà, dentro termine non minore di due mesi, procedere ad un secondo, il quale potrà essere aperto con ribasso non maggiore di un quarto sul primitivo prezzo di stima delle opere eseguite, dei terreni acquistati e dei materiali provvisti.

Quando riesca infruttuoso anche il secondo incanto, i concessionari saranno definitivamente decaduti da tutti i diritti della concessione; le porzioni di strada già eseguite che si trovassero in esercizio cadranno immediatamente in proprietà assoluta dello Stato, il quale sarà libero di conservarle o di abbandonarle, come altresì di continuare o no i lavori ineseguiti; nè in qualsivoglia caso avrà altra obbligazione che quella di corrispondere ai concessionari un correspettivo eguale al prezzo delle opere eseguite e delle provviste fatte, stimate indipendentemente dalla loro destinazione allo stabilimento od esercizio della strada ferrata, a giudizio degli arbitri inappellabili sovra mentovati.

Art. 255. Se, compiuta ed aperta al pubblico una strada ferrata concessa all'industria privata, l'esercizio di essa venga ad interrompersi su tutta o su una parte della linea, senza che il concessionario vi provveda immediatamente, o se l'esercizio medesimo venga eseguito con gravi e ripetute irregolarità, l'Amministrazione superiore prenderà, a spese e rischio di esso concessionario, le misure necessarie per assicurare provvisionalmente il ristabilimento, la regolarità e la sicurezza del servizio pubblico, e prefiggerà un termine perentorio dentro il quale debba il detto concessionario eseguire tutto il necessario pel ristabilimento del servizio definitivo.

Scaduto questo termine, il concessionario che non abbia soddisfatto alle intimategli ingiunzioni, senza che possa far constare d'impedimenti provenienti da forza maggiore ed indipendenti dal fatto proprio, decadrà dalla concessione, e sarà provveduto nel modo prescritto ai quattro articoli precedenti.

Il rimborso delle spese che il Governo avrà anticipato per effetto del presente articolo sarà riscosso colle forme e coi privilegi delle imposte prediali.

Art. 256. Le proroghe all'incominciamento dei lavori di costruzione delle ferrovie, alla loro ultimazione ed al ristabilimento dell'interrotto esercizio a cui potranno avere diritto i concessionari nei casi legalmente accertati di forza maggiore e dal fatto loro indipendenti, saranno determinate dal Ministero dei lavori pubblici con prefiggimento di termini, l'osservanza dei quali sarà pei concessionari obbligatoria come di quelli prefissi dagli atti di concessione.

In ogni circostanza in cui fossero per invocare il caso di forza maggiore onde evitare le comminate penalità, saranno i concessionari in obbligo di notificare al Ministero dei lavori pubblici gli avvenimenti o le cause qualunque che avessero impedito l'adempimento delle stipulate condizioni, e ciò dentro il termine più breve possibile e tale da permettere quelle verificazioni che possono venire giudicate necessarie per provarne la realtà e valutare la portata delle loro conseguenze. In difetto i concessionari saranno considerati come decaduti di pien diritto da ogni azione per siffatto riguardo.

Art. 257. Quando nulla sia espressamente stabilito in contrario negli atti di concessione, potrà il Ministero dei lavori pubblici, per ragione d'interesse pubblico, permettere ad un concessionario, sotto quelle condizioni che troverà conveniente di prescrivere, di aprire anteriormente all'intiera linea l'esercizio di parziali tronchi, come potrà permettere l'apertura di essi tronchi, o dell'intiera linea all'esercizio libero per ogni genere di trasporti, o limitato a qualche solo genere particolare, quando i lavori di costruzione non siano peranco pienamente ultimati, ma portati a segno da potersi esso esercizio effettuare con piena sicurezza.

Art. 258. Compiuta perfettamente tutta la linea o linee comprese in una concessione, il Ministero dei lavori pubblici farà procedere alla loro generale collaudazione col mezzo di una Commissione o di un uffiziale da lui delegato, in contraddittorio del concessionario o suoi legittimi rappresentanti, e con intervento del commissario del Governo che ne avrà sopravvegliato la costruzione.

La collaudazione si riferirà a tutte le opere costituenti il corpo della ferrovia o ferrovie, all'armamento di queste, alle case di guardia, alle stazioni, loro fabbricati e accessorii ed al materiale fisso.

Essa avrà per oggetto di riconoscere se nella costruzione si siano osservate le disposizioni della presente legge e del capitolato annesso all'atto di concessione, massimamente per tutto quanto concerne alla guarentigia della sicurezza pubblica ed alla regolarità, perfezione e permanenza del servizio.

Se dai delegati per la collaudazione si riscontreranno mancanze nelle opere eseguite, oppure inosservanze delle anzidette disposizioni, sarà tosto ingiunto al concessionario di porvi riparo; ed ove egli non si prestasse compiutamente, potrà l'Amministrazione superiore supplirvi d'uffizio, prevalendosi all'uopo di quella parte della cauzione che ancora detenesse, e in caso d'insufficienza compensandosi sui primi prodotti dell'esercizio della ferrovia.

Art. 259. Dopo il totale compimento dei lavori di costruzione di una ferrovia pubblica e la loro collaudazione definitiva, il concessionario dovrà far eseguire a sue spese una delimitazione del suolo di proprietà della ferrovia medesima, e la formazione, in contraddittorio dei commissari del Governo, ed in quella scala che sarà prescritta, di un piano catastale della ferrovia e delle sue dipendenze, oltre ad un quadro definitivo delle stazioni e fabbricati attinenti, e di tutte le altre opere di arte che saranno state costrutte in virtù della sua concessione.

Un originale del processo verbale di delimitazione, del piano catastale e del quadro descrittivo sovra indicato sarà rimesso al Ministero dei lavori pubblici.

Art. 260. I concessionari dovranno mantenere le loro strade ferrate colle rispettive dipendenze costantemente in buono stato in modo tale che la circolazione possa sempre esservi effettuata con facilità e sicurezza. In difetto vi sarà provveduto d'uffizio, previa regolare ingiunzione, a maggiori spese dei concessionari medesimi.

Le anticipazioni di spese che in siffatto caso occorresse di fare saranno rimborsate sopra note da rendersi esecutorie dai prefetti delle provincie attraversate dalle ferrovie.

Art. 261. Se una concessione sarà stata accordata sulla presentazione di piani, profili e disegni di semplice massima, il concessionario prima dell'esecuzione dovrà presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i necessari piani e profili circostanziati coi disegni speciali esecutivi delle principali opere d'arte, quali sono i ponti e sifoni di mole od apertura più considerevole, i cavalcavia e sottovia ed i fabbricati delle stazioni; ed oltre a ciò i moduli delle traversate a raso, delle case cantoniere, dei minori ponticelli, acquedotti e sinfoni, dei materiali di armamento, e, quando venissero richiesti, anche quelli degli oggetti di materiale fisso e di materiale mobile per l'esercizio.

Al Ministero dei lavori pubblici verrà sempre rimessa per proprio uso dal concessionario, una copia autentica di tutti i piani, profili ed altri disegni approvati.

Art. 262. Nell'esame dei progetti definitivi e dei piani esecutivi delle principali opere d'arte sarà in facoltà del Ministero dei lavori pubblici di farvi introdurre quelle modificazioni, che, sentito il concessionario nelle sue osservazioni, giudicasse necessarie nell'interesse del servizio pubblico. Il concessionario non potrà scostarsi, senza speciale autorizzazione, dai piani esecutivi definitivamente approvati, sotto pena del rifacimento delle opere.

Sarà però tanto al Ministero facoltativo di ordinare, quanto al concessionario di proporre, anche durante l'eseguimento dei lavori, quelle modificazioni dei progetti approvati che fossero per giudicarsi necessarie od utili; ma il concessionario non potrà venire obbligato ad eseguire una modificazione che fosse per cagionargli notabili maggiori spese di costruzione o di esercizio, quando avesse per solo scopo una maggiore tecnica regolarità delle opere senza comprovata necessità.

Art. 263. I concessionari non potranno intraprendere i lavori approvati per la costruzione di cavalcavia o di sottovia, pel trasporto di strade pubbliche o gravate di servitù pubblica, per la costruzione di ponti od altre opere qualunque sui fiumi e sui canali navigabili od atti alle fluttuazioni, se prima il prefetto della provincia, inteso il parere dell'ingegnere capo, non acconsenta all'eseguimento delle indicate opere.

Durante la loro esecuzione i concessionari dovranno prendere tutte le misure e sopportare tutte le spese necessarie, acciocchè nè il servizio della navigazione o dei trasporti a galla, nè il pubblico passaggio provino interruzione od incaglio.

A tale effetto, a cura e spese dei concessionari, all'intersecazione delle strade pubbliche o gravate di pubblica servitù, ove ciò venga giudicato necessario, saranno costrutte strade ed altre opere provvisionali, nè potranno le comunicazioni esistenti venire interrotte, se prima per parte del suddetto ingegnere capo l'idoneità e sufficienza dei suddetti lavori provvisionali non sarà stata accertata.

Un termine perentorio sarà assegnato ai concessionari per compiere le opere stabili che facciano cessare lo stato provvisorio delle comunicazioni.

Le comunicazioni definitive prima di essere aperte al pubblico dovranno essere collaudate dall'ingegnere capo.

Art. 264. Sono parimente obbligati i concessionari, durante l'eseguimento dei lavori di costruzione delle ferrovie, a provvedere, acciocchè non rimangano interrotte nè le private comunicazioni, nè i corsi d'acque pure private, a meno che non provino di esservi stati autorizzati da particolari convenzioni.

Art. 265. Tutti i lavori ed opere d'arte d'una strada ferrata pubblica e sue dipendenze dovranno venire eseguite secondo i migliori sistemi e precetti dell'arte, con solidità proporzionata all'uso a cui sono destinati, e con materiali scelti fra i migliori che sogliono impiegarsi nelle opere pubbliche delle località da essa strada attraversate, o delle località vicine.

Il sistema proposto per l'armamento della ferrovia e per ogni sorta di materiale fisso, serviente al suo esercizio, dovrà essere conforme a quelli generalmente adottati, e con buon successo praticati. Potrà essere ammesso sia all'atto di concessione, sia in seguito un sistema diverso, quando sia dimostrato che riunisca tutti i voluti requisiti di permanente stabilità.

Art. 266. Le stazioni dovranno essere provviste di tutte le fabbriche e stabilimenti accessorii richiesti dalla prontezza del servizio e regolarità, e corredate dei necessari binari di percorso, di recesso e di deposito.

Gli sviatoi, le piatteforme e gli altri meccanismi fissi o mobili, servienti a far passare i veicoli e le macchine dall'uno all'altro binario, saranno stabiliti secondo un sistema approvato, nel numero e nella posizione convenienti all'ufficio cui deggiono compiere.

A seconda della natura e della quantità dei servizi che avranno a farvisi, le stazioni dovranno essere provviste di stadere fisse e mobili, di macchine fisse e mobili per elevare e trasportar pesi, di pozzi o condotti d'acqua occorrenti cogli opportuni serbatoi, colonne idrauliche e macchine elevatrici, e finalmente di meccanismi fissi o mobili pei segnali indicativi della libertà dell'ingresso nelle stazioni medesime.

L'ampiezza delle sale di aspetto sarà proporzionata al concorso dei viaggiatori, e il loro arredo sarà conveniente alle classi cui vengono destinate.

Non dovranno mancarvi latrine ad uso pubblico, decenti ed opportunamente collocate.

Nelle stazioni ed in ogni loro accessorio sarà in ogni tempo facoltativo alla superiore Amministrazione di ordinare quelle ampliazioni, aggiunte o variazioni che l'esperienza facesse ravvisare necessarie nell'interesse pubblico.

Art. 267. Sulla palificazione del telegrafo elettro-magnetico che i concessionari sono obbligati a stabilire per servizio delle loro ferrovie sarà riservata al Governo la facoltà in ogni tempo di collocare e di esercitare, però a tutte sue spese, altri fili per la trasmissione de'suoi dispacci ufficiali e pel servizio dei privati.

Art. 268. Il concessionario di una strada ferrata è obbligato ad essere sempre provvisto di ogni genere di materiale mobile, necessario per un completo servizio, e così di veicoli per il trasporto dei viaggiatori, animali, merci e materiali, di locomotive a vapore, o di ogni altro valido corredo di mezzi con cui fosse autorizzata la locomozione.

I concessionari dovranno nei loro progetti determinare le quantità, le specie e le forme normali di questi materiali e mezzi di trasporto, in proporzione dell'estensione delle linee concesse e della presunta quantità e natura del movimento, e far conoscere tale determinazione al Ministero dei lavori pubblici, il quale potrà ordinarvi quelle aggiunte o variazioni, che, sentite le osservazioni de'concessionari, giudicherà convenienti nell'interesse di un regolare e lodevole servizio pubblico, tanto all'epoca dell'apertura dell'esercizio delle ferrovie, quanto nel progresso di esso esercizio.

Ogni sorta di materiale avente per ispeciale destinazione il servizio dei trasporti dovrà essere della migliore qualità, e costrutto secondo modelli di provata bontà. L'Amministrazione superiore, tanto prima quanto durante l'impiego, sarà in facoltà di sottoporlo a quelle ricognizioni ed esperimenti che giudicherà convenienti nell'interesse della regolarità e sicurezza del servizio pubblico, e potrà prescrivere che venga posto fuori d'esercizio ogni qualvolta ne giudichi l'uso sconveniente e pericoloso.

Art. 269. Il concessionario di una ferrovia pubblica ha il privilegio esclusivo di qualsivoglia altra concessione di ferrovia parimente pubblica che congiunga due punti della sua linea, o che le corra lateralmente entro quel limite di distanza che verrà determinato nell'atto di concessione.

Art. 270. Resterà però in facoltà dell'Amministrazione dello Stato, ove nulla sia statuito in contrario nell'atto di concessione, di costrurre ed esercitare essa stessa ferrovie che dalle concesse si diramino o le intersechino o ne costituiscano un prolungamento, e di accordarne ad altri la concessione, salva la preferenza al primo concessionario a parità di condizioni.

L'uso che l'Amministrazione dello Stato facesse di questa facoltà non conferisce al primo concessionario il diritto ad indennità o compenso di sorta, purchè non gli cagioni danno alcuno od incaglio all'esercizio.

I rapporti che occorresse di stabilire tra il concessionario primitivo e la detta Amministrazione, o nuovi concessionari, faranno oggetto di convenzioni da stipularsi in via amichevole per tutto quanto può concernere ad un regolare e completo servizio cumulativo. In caso di divergenza la decisione verrà rimessa a giudizio di arbitri.

Art. 271. Ogni concessionario di ferrovie pubbliche ha l'obbligo di eseguire costantemente, con diligenza, esattezza e prontezza, e senza concedere preferenza a chicchessia, il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, delle derrate, mercanzie e materie d'ogni natura che gli saranno consegnate, colle sole eccezioni stabilite per alcuni oggetti speciali dagli atti di concessione, o dai decreti reali che emaneranno in esecuzione della presente legge.

Salvo una speciale autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici, la quale sarà sempre rivocabile, e salvo il caso di impossibilità dipendente da avvenimenti impreveduti o difficilmente prevedibili, ogni convoglio ordinario di viaggiatori dovrà sempre essere provvisto di un numero di vetture sufficiente pel trasporto delle persone che si presenteranno agli uffici delle stazioni.

Art. 272. In forza della loro concessione, e sotto condizione dell'esatta osservanza delle obbligazioni portate dagli atti relativi, e delle prescrizioni della presente legge, i concessionari delle ferrovie pubbliche sono autorizzati per tutto il periodo di durata del loro privilegio, a riscuotere sia sulle intiere linee concesse, sia su tronchi parziali le tasse di trasporto ed altre, in base delle tariffe stabilite negli atti di concessione.

L'applicazione delle tariffe sarà sempre fatta colle norme speciali fissate negli atti suddetti, od in difetto con quelle che verranno stabilite dal regolamento da emanarsi per decreto reale in esecuzione della presente legge.

I prezzi delle tariffe sono considerati come prezzi massimi. I concessionari, tranne i casi contemplati all'art. 276, hanno facoltà di ribassarli, come pure di far discendere un oggetto portato in una classe di prezzo superiore ad una di prezzo inferiore. Ma è loro vietato ogni aumento di detti prezzi, come altresì di rialzare di classe alcun oggetto senza l'autorizzazione del Governo.

Art. 273. Le tariffe primitive e i regolamenti che le concernono, non meno che le successive variazioni loro, dovranno essere fatte note al pubblico e tenersi esposte continuamente nelle stazioni in luogo in cui possano essere facilmente vedute da chiunque vi abbia interesse.

Art. 274. Non potranno dai concessionari essere accordati con convenzioni speciali, ribassi di tariffa od altre facilitazioni ad alcuni spedizionieri od appaltatori di trasporti per terra o per acqua che non siano in egual misura concesse a tutti gli spedizionieri od appaltatori del medesimo genere di trasporti, che ne facessero richiesta, e che offrissero alle ferrovie eguali vantaggi e si trovassero in pari circostanze. Le dette convenzioni dovranno essere notificate alla superiore Amministrazione nell'atto della loro stipulazione.

Art. 275. Le spese accessorie che non fossero contemplate nelle tariffe di cui agli articoli precedenti, saranno sempre fissate con regolamento speciale da sottoporsi all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, e da mettersi a notizia del pubblico, come è prescritto per le tariffe all'art. 273.

Quanto ai rialzi o ribassi ed alle convenzioni speciali relative a queste spese, valgono le disposizioni dei due articoli precedenti.

Art. 276. Nei casi in cui il Governo avesse coi concessionari di ferrovie pubbliche pattuito od assicurazioni d'interesse o compartecipazione negli utili, le facilitazioni e ribassi di tariffa, di cui ai tre articoli precedenti, non potranno senza il suo consenso accordarsi.

Art. 277. Le contravvenzioni ai quattro articoli precedenti saranno punite colle pene dal Codice penale comminate a chi con mezzi dolosi cagiona alterazione nei prezzi al disopra o al disotto di quanto sarebbe determinato dalla naturale e libera concorrenza.

Art. 278. Il servizio di posta per le lettere tutte e pei dispacci del Governo sarà fatto gratuitamente dai concessionari nel modo che verrà stabilito negli atti di concessione.

Pari trasporto gratuito nelle vetture di qualsivoglia classe a scelta del Governo sarà accordato agli agenti delle dogane, agli ufficiali del telegrafo, ai commissari governativi, agli ingegneri ed agli altri funzionari incaricati di visite o di ricognizioni relative al servizio delle linee concesse.

Art. 279. I concessionari delle ferrovie pubbliche sono pure obbligati a trasportare a prezzi ridotti, come verrà fissato negli atti di concessione, i sali, tabacchi ed altri generi di privativa demaniale; così pure i militari coll'armi e bagaglio, i doganieri ed i marinai della regia marina, sia che viaggino isolatamente muniti di regolare foglio di via, sia che viaggino in corpo; i prigionieri colla forza armata che loro serve di scorta, e finalmente quegli indigenti a cui tale riduzione fosse accordata sulle ferrovie esercitate dallo Stato dai vigenti regolamenti.

Le vetture cellulari di proprietà del Governo, nelle quali si trasportano i prigionieri, godranno del trasporto gratuito, così nell'andata come nel ritorno, e verranno trasportate coi convogli ordinari a seconda delle richieste dell'Amministrazione.

Art. 280. Ogniqualvolta il Governo abbia bisogno di spedire truppe o materiale militare di qualunque genere ad un punto qualsiasi di una ferrovia pubblica, il concessionario della medesima sarà tenuto a metter tosto a di lui disposizione, ed ai prezzi stabiliti dall'atto di concessione, tutti i mezzi di trasporto che gli verranno richiesti, quand'anche la richiesta si estendesse alla totalità di quelli di cui egli può disporre per l'esercizio della sua linea.

Pel materiale di trasporto pericoloso il concessionario potrà esigere che la spedizione sia fatta colle necessarie cautele a carico del Governo.

Art. 281. I concessionari delle ferrovie pubbliche debbono provvedere a tutti i casi e sottostare a tutti gli eventi così ordinari come straordinari,

senza potersi esimere dagli obblighi contratti in forza della loro concessione e senza acquistar diritto a speciali compensi che non fossero espressamente pattuiti negli atti di concessione.

Se per misura d'ordine pubblico o per la difesa dello Stato, il Governo ordinasse la temporanea sospensione dell'esercizio, o facesse in modo qualunque interrompere una ferrovia, sarebbe da esso sopportata la spesa dei lavori della interruzione e quella del completo regolare ristabilimento, cessate le cause della sospensione, senza che i concessionari potessero pretendere a maggiore risarcimento di sofferti danni.

Art. 282. L'Amministrazione superiore è in diritto di fissare, sentiti i concessionari, gli orari delle corse delle ferrovie pubbliche in modo da conciliarne gl'interessi, e di ottenere quel bene ordinato sistema di velocità nelle dette corse, tanto pei convogli ordinari o celeri di viaggiatori, quanto per quelli delle merci, che meglio soddisfaccia ai bisogni del servizio ed alle esigenze della pubblica sicurezza.

Il Governo ha pure facoltà d'ordinare un servizio cumulativo sulle linee ferroviarie dipendenti da diverse società, a condizioni da concertarsi fra le medesime. In caso di dissenso, le questioni relative saranno regolate da arbitri.

Quando il numero delle corse ordinarie giornaliere d'una ferrovia pubblica non sia già fissato e reso obbligatorio dagli atti di concessione, dovrà venire prestabilito dal concessionario; ma tanto il primitivo numero delle corse quanto le variazioni che ad ogni tempo gl'interessi del concessionario medesimo richiedessero di apportarvi, saranno sempre tali da provvedere a quel servizio pubblico che l'accordata concessione ebbe per iscopo; e sotto questo riguardo anderanno soggette alla preventiva approvazione del Ministero dei lavori pubblici. Tanto le corse quanto i loro orari dovranno essere in tempo congruo notificati con regolare pubblicazione.

I concessionari delle ferrovie pubbliche sono autorizzati a stabilire sulle loro linee, o sopra una parte delle medesime, delle corse speciali o straordinarie, sia eventualmente, sia per giorni o per tempi fissi determinati, mediante partecipazione in tempo congruo alla superiore Amministrazione.

Sono eccettuati da questa disposizione i casi imprevisti o di assoluta urgenza, nei quali le corse speciali o straordinarie per trasporto così di viaggiatori, come di merci, potranno eseguirsi, purchè i concessionari abbiano preso tutte le misure e precauzioni richieste dalla guarentigia della sicurezza pubblica e della regolarità del servizio ordinario.

Art. 283 Le ferrovie pubbliche concesse all'industria privata sono soggette al pagamento d'ogni sorta di tributo pubblico stabilito dalla legge a carico degli stabili nei paesi attraversati dalle loro linee.

Tali tributi, per quanto riguarda al suolo occupato dal corpo delle ferrovie e dalle loro dipendenze, verranno fissati in ragione di superficie ed in somma non diversa da quella per cui il suolo medesimo veniva tassato nell'anteriore sua destinazione.

Le fabbriche per uffici, alloggi e sale di aspetto, tettoie, rimesse, magazzini, officine, case cantoniere ed altre, quantunque attinenti al servizio delle strade ferrate, saranno censite per parificamento agli altri fabbricati delle località in cui si trovano situate.

Art. 284. Se altro termine più o meno lungo non sarà stato fissato dall'atto di concessione, dopo scaduti trenta anni dal giorno nel quale una ferrovia pubblica concessa all'industria privata sarà stata aperta al permanente esercizio sopra tutta la sua lunghezza, avrà dritto il Governo di farne a qualsivoglia epoca il riscatto, previo diffidamento di un anno almeno da darsi al concessionario, ove pure diverso termine non sia stato nella concessione stabilito.

In tal caso al detto concessionario, per tutto il tempo che rimarrà ancora a trascorrere fino all'estinzione del suo privilegio, verrà corrisposta una annualità eguale alla terza parte della somma de prodotti netti ottenuti dalla ferrovia nei tre dei cinque anni immediatamente precedenti al diffidamento che diedero prodotto maggiore. Oltre a ciò gli si pagherà al momento del riscatto od a quell'altra epoca che dalla concessione fosse stata prestabilita, l'importare degli oggetti mobili e provviste indicate all'art. 249, di cui tanto il Governo sarà in diritto di esigere la cessione, quanto il concessionario di obbligarlo a fare l'acquisto al prezzo risultante da stima fissata d'accordo, ed in caso di dissenso rimessa a giudizio d'arbitri.

La suddetta annualità potrà essere a scelta del concessionario convertita in un capitale corrispondente all'annualità stessa col ragguaglio del cinque per cento da pagarsi all'atto del riscatto.

Art. 285. Ogni volta che dai conti del concessionario risulti che l'annuo prodotto netto di una ferrovia, ragguagliato sull'ultimo scorso quinquennio, eccede il dieci per cento, se altro minor limite non sarà stabilito dall'atto di concessione, il Governo avrà dritto ad una partecipazione negli utili eguale alla metà del soprappiù.

Tale dritto potrà egli cominciare ad esercitare soltanto dopo scaduti quindici anni dal giorno della apertura della ferrovia al permanente esercizio sull'intiera sua linea, se nell'atto di concessione non sarà stata espressamente fissata epoca più lontana.

Si dichiara poi intendersi per prodotto netto quello che rimane del prodotto lordo, detratte le spese d'esercizio, di manutenzione e riparazione ordinaria e straordinaria, i canoni e i tributi pubblici, le spese di amministrazione, quelle di sorveglianza del Governo, ove ne sia il caso, il fondo di riserva e quello d'estinzione del capitale di primo stabilimento.

Il Governo potrà rinunciare alla compartecipazione dei prodotti, cui avrebbe dritto, imponendo al concessionario un abbassamento corrispondente nelle tariffe.

Art. 286. Per l'esercizio dei dritti che le disposizioni dei due articoli precedenti conferiscono al Governo, come anche per l'accertamento degli oneri che gli imponesse una concessione fatta con garanzia di un minimo d'interesse sul capitale o di un minimo di prodotto, il concessionario dovrà sempre assoggettarsi alle regole che verranno prescritte per la verificazione delle spese e prodotti di ogni sorta, e dare comunicazione ai commissari di esso Governo dei conti di dette spese e prodotti e dei documenti giustificativi.

Art. 287. Il Governo fa sorvegliare la buona esecuzione dei lavori di costruzione delle ferrovie concesse all'industria privata, e l'andamento e gestione della loro manutenzione ed esercizio da commissari tecnici e da commissari amministrativi.

Senza incagliare la libera azione dei concessionari per riguardo alla scelta ed impiego degli agenti e dei mezzi di esecuzione, la sorveglianza dei commissari anzidetti avrà per iscopo di riconoscere se vengano nell'interesse pubblico adempiute le condizioni ed obblighi imposti dalla presente legge, come pure dai regolamenti emanati in esecuzione della medesima e degli atti di concessione, e di esigere tale adempimento se i detti concessionari se ne discostassero.

Conseguentemente i commissari tecnici potranno ordinare la riforma dei lavori che riconoscessero non eseguiti giusta le buone regole dell'arte ed in conformità dei progetti approvati e delle stabilite condizioni, e farne sospendere la continuazione ove alla detta riforma i concessionari non si prestassero; nel qual caso l'Amministrazione superiore, intese le osservazioni dei concessionari medesimi, potrà farvi dar opera d'uffizio, ove il caso lo richieda.

Incumbenza dei commissari tecnici, quando le ferrovie sieno aperte all'esercizio, è di sorvegliare alla buona manutenzione loro e delle loro dipendenze ed accessori, come anche del materiale fisso e mobile, ed alla regolare condotta del detto esercizio.

I commissari amministrativi invigileranno sulla esatta applicazione delle tariffe, sull'eseguimento delle convenzioni che si fossero stipulate dai concessionari col Governo o con altri concessionari sotto l'approvazione del Governo, e sull'osservanza delle leggi e dei regolamenti di polizia e d'ordine pubblico in vigore.

Le attribuzioni dei commissari del Governo ed i loro rapporti coi concessionari saranno determinati da uno speciale regolamento d'ordine pubblico.

Art. 288. Gli onorari dei commissari ed altri uffiziali delegati dall'Amministrazione superiore ed in generale le spese tutte di visite, di sorveglianza e di collaudazione dei lavori di costruzione delle ferrovie concesse all'industria privata, non che quelle di sorveglianza sulla loro manutenzione ed esercizio, saranno sempre a carico dei concessionari, i quali dovranno pagarle nel modo e tempi che verranno stabiliti negli atti di concessione.

Art. 289. I concessionari di ferrovie pubbliche sono sottoposti all'osservanza non solo delle prescrizioni della presente legge e dei regolamenti di polizia e di sicurezza pubblica emanati in esecuzione della medesima, ma anche di quelle misure e disposizioni speciali che l'Amministrazione superiore, sentite le loro osservazioni, potrebbe prescrivere per assicurare la polizia, il regolare esercizio e la conservazione delle ferrovie e delle loro dipendenze.

Saranno sempre a carico dei concessionari le spese occorrenti o che avrà cagionate l'esecuzione della legge, regolamenti, misure e disposizioni anzidette.

Art. 290. I concessionari dell'esercizio delle ferrovie pubbliche, siano essi semplici individui o società riconosciute dalle leggi, sono civilmente responsali tanto verso lo Stato quanto verso i corpi morali ed i privati dei danni che i loro amministratori, preposti, impiegati ed agenti qualunque, applicati al servizio delle linee concesse, cagionassero nell'esercizio delle proprie funzioni.

Pari responsabilità verso lo Stato pesa sugli anzidetti concessionari per ogni danno procedente dalla inesecuzione di alcuna delle condizioni della concessione rispettiva, e dall'inosservanza dei propri regolamenti e statuti.

I risarcimenti, ai quali i concessionari saranno tenuti in dipendenza di queste disposizioni, saranno dovuti pel fatto solo dell'inesecuzione delle condizioni stipulate, eccettuati i casi di forza maggiore legalmente accertati.

Art. 291. Allorchè i concessionari della costruzione o dell'esercizio di una strada ferrata pubblica contravverranno alle condizioni degli atti di concessione, oppure alle decisioni del Ministero dei lavori pubblici, pronunziate in eseguimento delle dette condizioni per tutto ciò che riguarda al servizio della navigazione e delle fluitazioni, al buon regime ed al libero deflusso delle acque pubbliche e private, alla buona conservazione ed alla facile praticabilità delle strade pubbliche, ne verrà steso verbale per l'ulteriore corso giuridico presso i tribunali ordinari.

Tali contravvenzioni saranno punite con multe da lire 300 a 3000.

L'Amministrazione pubblica potrà inoltre prendere immediatamente tutte le misure provvisionali necessarie per far cessare il danno e la contravvenzione; e le spese che saranno cagionate dall'esecuzione di queste misure verranno riscosse a carico dei concessionari, come in materia di contribuzioni pubbliche.

Art. 292. Gli atti relativi all'acquisto e all'espropriazione dei terreni ed altri stabili necessari per la costruzione delle ferrovie pubbliche, concesse all'industria privata e delle loro dipendenze ed accessorii, non saranno soggetti che al pagamento di un diritto fisso da determinarsi in ciascun atto di concessione ed andranno esenti da qualsivoglia diritto proporzionale di registro.

Essi potranno sempre venire estesi nelle forme concesse per quelle espropriazioni che si fanno per opere di utilità pubblica nell'interesse dello Stato.

Art. 293. Saranno dichiarati negli atti di concessione quei favori che il Governo volesse accordare ai concessionari di ferrovie pubbliche, così pei trasporti sulle ferrovie esercitate dallo Stato di materiali necessari per la loro costruzione, esercizio e conservazione, come in materia doganale per l'introduzione dall'estero dei ferri ed altri metalli lavorati, meccanismi ed utensili d'ogni genere esclusivamente destinati ed assolutamente necessari pel primo completo armamento e per ogni accessorio fisso occorrente per metterle in istato d'esercizio, comprese le macchine o mobili o fisse necessarie per la locomozione.

Per godere di tali favori dovranno i concessionari assoggettarsi a tutte le cautele che venissero a tale riguardo prescritte dal Ministero delle finanze.

Art. 294. Non verrà mai ammesso alcun reclamo dei concessionari delle ferrovie pubbliche pel fatto di modificazioni che potessero venire introdotte nei diritti di pedaggio, nei dazi pubblici o nelle tariffe doganali che si stabilissero dopo le concessioni.

Art. 295. Quando la concessione della costruzione ed esercizio di una ferrovia pubblica sia stata fatta a favore d'un individuo o di una società in nome collettivo, o di una società in accomandita, sarà sempre in facoltà al concessionario di cedere ad una società anonima i diritti e le ragioni che gli competono tanto per la costruzione, quanto per l'esercizio e manutenzione.

In tale caso la società anonima dovrà costituirsi con un capitale che sarà determinato dal Governo, e sarà retta da uno statuto, il quale dovrà essere sottoposto all'approvazione del Governo medesimo in conformità delle leggi sulla materia.

Art. 296. Gl'individui e le società concessionarie di ferrovie pubbliche sono autorizzati a fare quei regolamenti che credessero opportuni per la loro amministrazione interna.

I regolamenti però che esse facessero pel servizio esterno e per l'esercizio delle ferrovie saranno soggetti alla preventiva approvazione del Governo, e saranno anche obbligatorii per quegli individui o società che ottenessero ulteriormente la concessione di diramazioni o di prolungamenti delle dette ferrovie, per tutto quanto può riguardare il servizio comune.

Art. 297. Non saranno ammessi sequestri a favore di terzi sugli averi di una società anonima concessionaria della costruzione o dell'esercizio di una ferrovia pubblica, sul capitale, interessi o dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale. Gli eredi perciò od i creditori degli azionisti non potranno sotto alcun pretesto provocare l'apposizione dei sigilli sopra i beni e gli averi della società, nè prendere ingerenza di sorta nella sua amministrazione. Dovranno anzi per l'esercizio dei loro diritti riferirsi agli inventari sociali ed alle deliberazioni dell'assemblea generale.

Art. 298. Ogniqualvolta l'Amministrazione superiore crederà essere il caso di modificare qualche proposizione dei concessionari, essa dovrà, salvo i casi d'urgenza, intendere questi nelle loro osservazioni prima di prescrivere le modificazioni.

Art. 299. Le ferrovie pubbliche concesse all'industria privata prima della promulgazione della presente legge continueranno ad essere rette, fino alla estinzione del loro privilegio, dai loro atti di concessione e dalle disposizioni legislative o regolamentari a cui questi si riferiscono. Le prescrizioni della presente legge saranno loro applicabili soltanto per gli oggetti di ordine pubblico e di polizia generale, e per quelli a cui i detti atti non avessero provveduto.

Art. 300. L'approvazione superiore dei progetti tecnici delle ferrovie private di seconda categoria non conferisce a chi intende di costrurle il diritto d'intraprendere i lavori, se prima egli non avrà fatto constare presso l'autorità amministrativa locale e, ove d'uopo, presso chi esercita la ferrovia pubblica alla quale la ferrovia privata deve congiungersi, di aver compiuto a tutto ciò che la legge prescrive per l'esercizio della servitù attiva di passaggio nelle altrui proprietà.

Capo VI.

Polizia delle strade ferrate.

Art. 301. L'ingresso, le fermate e la circolazione delle carrozze e carri destinati al trasporto di persone e merci nei cortili e piazze annesse alle stazioni delle ferrovie pubbliche sono sottoposti a regolamenti d'ordine pubblico, da approvarsi dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 302. È proibito a qualsivoglia persona estranea al servizio di una ferrovia pubblica d'introdursi, di circolare o di fermarsi nel recinto di essa o delle sue dipendenze, eccettuati i luoghi delle stazioni destinati per l'accesso ai convogli o per la spedizione delle merci e le traversate a raso nel tempo in cui per opera del personale della strada ferrata sono tenute aperte, d'introdurvi animali e di farvi circolare o stanziare vetture o macchine estranee al servizio.

Tale divieto non è applicabile ai funzionari amministrativi o politici, agli agenti della forza pubblica, della pubblica sicurezza e dell'Amministrazione delle finanze dello Stato che verranno indicati dal Ministero dei lavori pubblici, il quale determinerà pure, intesi i concessionari, le opportune misure speciali di precauzione.

Art. 303. I cantonieri, i guardiani e gli altri agenti di una strada ferrata faranno uscire immediatamente qualunque persona si fosse introdotta nel recinto di essa strada e sue dipendenze, o nelle vetture in cui non avesse diritto di entrare.

In caso di resistenza, qualunque impiegato della ferrovia potrà chiedere l'assistenza della forza pubblica.

Gli animali abbandonati che si trovassero nel suddetto recinto saranno fermati e posti sotto sequestro.

Art. 304. Chi esercita una ferrovia pubblica dovrà tenersi provvisto di quei mezzi di soccorso che sono i più necessari nei casi di sinistri in quelle stazioni che verranno designate dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 305. Durante il servizio delle ore notturne, le stazioni ed i loro accessi dovranno essere illuminati.

Lo saranno eziandio quelle traversate a raso per le quali la superiore Amministrazione giudicasse ciò necessario per motivi di pubblica sicurezza.

Saranno pure muniti di lumi esterni di segnale i convogli durante la notte secondo un sistema da approvarsi dal Ministero.

Le vetture dei viaggiatori dovranno parimente essere illuminate nel loro interno durante la notte, e nel passaggio di quei sotterranei che verranno designati dal Ministero.

Art. 306. Lungo qualsivoglia ferrovia pubblica sarà distribuito e mantenuto, sì di giorno che di notte, tanto per la conservazione, quanto per la custodia e sorveglianza, il numero di agenti necessario per assicurare la libera circolazione dei convogli e la trasmissione dei segnali.

Art. 307. Qualsiasi agente od impiegato incaricato di funzioni di servizio pubblico sopra una strada ferrata pubblica dovrà essere vestito di uniforme o portare un segno distintivo.

Art. 308. I capi-stazione, i macchinisti conduttori delle locomotive e gli ufficiali telegrafici sulle ferrovie pubbliche dovranno avere la capacità e l'attitudine necessarie comprovate nei modi che saranno prescritti dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 309. Chi si serve delle ferrovie pubbliche per viaggiare o per trasportare oggetti deve osservare tutte le prescrizioni relative, ed uniformarsi alle avvertenze che a siffatto riguardo gli saranno date dal personale applicato all'esercizio, e sarà responsale delle infrazioni alle leggi e regolamenti daziari provenienti dal fatto suo.

Art. 310. Le contravvenzioni alle disposizioni della presente legge contenute nel capo IV di questo titolo sono punite con pene di polizia, con ammende e multe fino a L. 300, oltre al risarcimento dei danni ed a quelle maggiori pene in cui i contravventori possono essere incorsi a termine del Codice penale, ed oltre all'obbligo di rimettere le cose in pristino nel termine che verrà prefisso, in mancanza di che sarà provveduto d'ufficio a loro maggiori spese.

Nei casi d'urgenza gli ufficiali addetti al servizio delle ferrovie esercitate tanto dallo Stato quanto dall'industria privata, potranno, previo processo verbale, far togliere anche prima della sentenza sulla contravvenzione, ogni opera od oggetto dannoso al servizio.

I contravventori potranno venire per le vie amministrative assoluti dall'obbligo della restituzione delle cose in pristino nei casi contemplati nell'articolo 239 della presente legge, se il Ministero dei lavori pubblici, in seguito a relativa domanda, legittimerà il loro operato.

Art. 311. Le contravvenzioni all'articolo 303 nei casi di opposizione o resistenza saranno punite con pene di polizia.

Art. 312. Qualunque macchinista o conduttore guarda-freno abbia abbandonato il suo posto mentre un convoglio è in corso, sarà punito col carcere da sei mesi a due anni.

Art. 313. Se una ferrovia è esercitata a spese e per conto dello Stato, questo incorre verso i privati nella stessa responsabilità dichiarata dall'art. 290 a carico dei concessionari delle ferrovie concesse alla industria privata.

Art. 314. I verbali di accertamento delle contravvenzioni, contemplati nell'art. 291, dovranno essere stesi sia dai commissari tecnici od amministrativi del Governo o dagli ufficiali da essi dipendenti, sia dagl'ingegneri capi ed altri ufficiali del genio civile nelle rispettive provincie.

Alla osservanza di tutte le altre disposizioni del presente capo sono in obbligo di sorvegliare gli agenti di polizia giudiziaria, i commissari, gl'ingegneri e tutti gli altri agenti applicati all'esercizio, alla custodia ed alla manutenzione delle ferrovie.

Le infrazioni delle suddette disposizioni, costituiscano esse crimini o delitti, o semplici contravvenzioni, potranno essere accertate col mezzo di verbali stesi dai suddetti funzionari, impiegati ed agenti.

Per la legalità dei detti verbali, gl'impiegati ed agenti di ogni grado, applicati alle ferrovie concesse all'industria privata, dovranno essere giurati nelle forme volute dalla legge. Tale obbligo si estende ai cantonieri, guardiani ed altri agenti subalterni applicati alle ferrovie esercitate dal Governo.

Art. 315. I verbali stesi dagli agenti di polizia giudiziaria, dagli ingegneri, aiutanti ed assistenti del genio civile, dai capi-stazione delle ferrovie esercitate dallo Stato e dai commissari di Governo sono esenti dalla conferma; tutti gli altri saranno confermati, entro i tre giorni successivi a quello del reato, davanti al giudice del mandamento in cui il medesimo sarà stato commesso, o davanti quello del mandamento di residenza dell'autore del verbale.

Art. 316. I verbali, stesi e confermati a norma dei due articoli precedenti, faranno fede sino a prova contraria pei fatti punibili con pene non maggiori delle correzionali.

Quanto ai reati più gravi, i verbali saranno trasmessi al fisco, acciocchè si proceda nelle forme ordinarie.

Art. 317. Un regolamento approvato con R. Decreto, previo parere del Consiglio di Stato, stabilirà per tutto quanto concerne la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle ferrovie pubbliche, le norme speciali da osservarsi, per la esecuzione della presente legge, nello stabilimento e conservazione del corpo di dette ferrovie e loro dipendenze; nell'accettazione, impiego e conservazione del materiale mobile; nella composizione dei convogli; nella partenza, nella corsa e negli arrivi dei medesimi; nella riscossione delle tasse e delle spese accessorie; nella sorveglianza sull'esercizio e sulla manutenzione, e nelle misure d'ordine concernenti così i viaggiatori come le persone estranee al servizio.

Il detto regolamento potrà comminare pene di polizia o multe fino alla somma di lire 1000; e le contravvenzioni al medesimo saranno accertate nelle forme prescritte agli articoli precedenti.

Art. 318. Le disposizioni del presente capo, che concernono la sicurezza delle persone e delle cose, e la pubblica igiene nell'esercizio delle ferrovie, sono anche applicabili alle ferrovie private.

Sorvegliano alla loro osservanza i prefetti delle provincie.

TITOLO VI.

Della gestione amministrativa ed economica dei lavori pubblici.

Capo I.

Disposizioni preliminari.

Art. 319. Le opere pubbliche che stanno a carico dello Stato si eseguiscono coi fondi e dentro i limiti determinati dall'annuale bilancio passivo dello Stato o da leggi speciali.

Art. 320. Le spese si dividono in ordinarie e straordinarie. Sono ordinarie quelle che si rendono necessarie per la manutenzione e conservazione delle opere pubbliche e dei servizi che vi si riferiscono.

Sono straordinarie quelle che si richiedono per l'eseguimento di opere nuove, o di ricostruzione e miglioramento delle esistenti.

Art. 321. Nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici è stanziata annualmente una somma destinata a sussidiare i comuni ed i consorzi per la esecuzione delle opere pubbliche che stanno a loro carico.

La ripartizione di questa somma, da approvarsi per decreto reale, è fatta dal Ministero dei lavori pubblici a benefizio di quelle opere che si trovano nelle condizioni indicate dalla presente legge e che sono definitivamente ordinate o già in corso di esecuzione.

Il Ministero dei lavori pubblici invigilerà al giusto impiego dei sussidi accordati.

Art. 322. I lavori in generale si eseguiscono sulla base di progetti compilati secondo le norme e discipline già in vigore, e di quelle altre che po-

tranno essere fissate da appositi regolamenti per assicurare la regolarità dei progetti medesimi e la esattezza delle analisi e dei calcoli di perizia.

Essi progetti saranno approvati dal Ministero, previo il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Sono eccettuati quei casi speciali nei quali per motivi d'urgenza l'Amministrazione può ordinare la esecuzione di opere senza un preventivo progetto regolare, secondo le norme prescritte dalla legge di contabilità generale per tutelare l'interesse dello Stato.

Art. 323. Ogni progetto sarà corredato da un capitolato d'appalto che descriva esattamente il lavoro da eseguirsi e determini gli obblighi speciali che s' impongono all' imprenditore, oltre le condizioni e le clausole generali comprese nella presente legge.

Il capitolato deve essere compilato in modo da renderlo affatto indipendente dalla perizia e dalle analisi che gli hanno servito di base.

Art. 324. Nei capitolati di appalto sarà dichiarato se le espropriazioni staranno a carico diretto dell'Amministrazione, o se saranno accollate all' appaltatore.

Gli atti di cessione e di quietanza si fanno secondo le norme stabilite dalla legge sulle espropriazioni.

Capo II.

Dei contratti.

Art. 325. Alla esecuzione dei lavori e alle somministrazioni si provvede per mezzo di contratti stipulati dal Ministero dei lavori pubblici o suoi delegati, o per economia, nei limiti e secondo le norme prescritte dalla legge sulla contabilità generale dello Stato.

Art. 326. I contratti si fanno sempre per la esecuzione di un dato lavoro o di una data provvista, regolandone il prezzo od a corpo od a misura.

Per le opere o provviste a corpo il prezzo convenuto è fisso ed invariabile, senza che possa essere invocata dalle parti contraenti alcuna verificazione sulla misura loro, o sul valore attribuito alla qualità di dette opere o provviste.

Per le opere appaltate a misura, la somma prevista nel contratto può variare, tanto in più quanto in meno, secondo la quantità effettiva di opere eseguite. Per la esecuzione loro sono fissati nel capitolato d'appalto prezzi invariabili per unità di misura e per ogni specie di lavoro.

Art. 327. Nel corrispettivo per l' esecuzione dei lavori tanto a corpo che a misura, s'intende sempre compresa ogni spesa occorrente per dar l' opera compiuta sotto le condizioni stabilite dal capitolato d'appalto.

Art. 328. I lavori, la entità e valore dei quali non possono essere preventivamente stabiliti, si eseguiscono in economia secondo le norme fissate dalle leggi di contabilità.

Art. 329. In un medesimo contratto si possono comprendere opere da eseguirsi a corpo, a misura e ad economia.

Art. 330. Fanno parte integrale del contratto i disegni delle opere che si devono eseguire ed il capitolato speciale d'appalto, esclusi tutti gli altri documenti di perizia che erano annessi al progetto.

Trattandosi però di oggetti di poca entità la perizia di stima delle opere o provviste, colle condizioni di esecuzione alla medesima annesse, può servir di base ad un contratto.

Art. 331. Nelle aste e in tutte le altre operazioni d'appalto si osserveranno le norme prescritte dalle leggi e regolamenti di contabilità generale.

Art. 332. Qualora il deliberatario non fosse in misura di stipulare il contratto definitivo entro il termine fissato nell'atto di deliberamento, sarà la Amministrazione in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, il quale perderà la somma che avrà depositata per sicurezza dell'asta.

Art. 333. Qualunque sia il numero dei soci in un' impresa, l' Amministrazione, tanto nell'atto di deliberamento, quanto nel contratto definitivo, e durante la esecuzione dei lavori, riconosce un solo deliberatario per tutti gli atti ed operazioni d' ogni sorta dipendenti dall'impresa medesima.

Art. 334. Occorrendo il caso che il deliberatario nell'atto della stipulazione del contratto definitivo volesse cedere il suo appalto ad altro imprenditore, l'Amministrazione ha diritto di rifiutarvisi, se il nuovo appaltatore non riunisce i requisiti che lo avrebbero fatto ammettere all'asta per la medesima impresa.

Art. 335. Tutte le spese relative all'asta, alla stipulazione del contratto, non che quelle di bollo, di iscrizioni ipotecarie per le cauzioni e per quel numero di copie del contratto stesso che sono richieste dai vigenti regolamenti, sono a carico dell' imprenditore.

Art. 336. I contratti non sono obbligatorii per l'Amministrazione, finchè non sono approvati dalla superiore autorità nelle forme prescritte delle vigenti leggi; ma il deliberatario resta vincolato dal momento in cui ha sottoscritto l' atto del deliberamento all'asta.

Capo III.

Esecuzione dei contratti.

Art. 337. I contratti in generale sono esecutorii soltanto dopo l' approvazione dell' autorità competente secondo le norme prescritte dalla legge di contabilità generale.

Nei casi di urgenza il Ministero può autorizzare il cominciamento dei lavori immediatamente dopo il deliberamento. In tal caso il direttore delle opere terrà conto di tutto ciò che venisse predisposto o somministrato dal deliberatario pel reintegramento delle spese, quando il contratto non fosse approvato.

Art. 338. L'ingegnere direttore, tosto approvato il contratto, od anche prima nel caso di urgenza di cui all'articolo precedente, procede alla consegna del lavoro, la quale dovrà risultare da un verbale steso in concorso coll' impresario nella forma stabilita dal regolamento, e dalla data di esso verbale decorrerà il termine utile pel compimento delle opere.

Art. 339. È vietato all' appaltatore di cedere o subappaltare tutta od in parte l'opera assunta, senza l'approvazione della autorità competente, sotto la comminatoria della immediata rescissione del contratto e di una multa corrispondente al ventesimo del prezzo del deliberamento. È pure vietata qualunque cessione di credito e qualunque procura le quali non siano riconosciute.

Sono permessi soltanto i cottimi per la esecuzione dei movimenti di terra, sempre però sotto la responsabilità dell'appaltatore.

Art. 340. L' Amministrazione è in diritto di rescindere il contratto, quando l'appaltatore si renda colpevole di frode o di grave negligenza, e contravvenga agli obblighi e alle condizioni stipulate.

In questi casi l'appaltatore avrà ragione soltanto al pagamento dei lavori eseguiti regolarmente, e sarà passibile del danno che provenisse all'Amministrazione dalla stipulazione di un nuovo contratto, o dalla esecuzione d'ufficio.

Art. 341. Nel caso in cui per negligenza dell'appaltatore il progresso del lavoro non fosse tale, a giudizio dell'ingegnere direttore, da assicurarne il compimento nel tempo prefisso dal contratto, l'Amministrazione, dopo una formale ingiunzione data senza effetto, sarà in diritto di far eseguire tutte le opere, o parte soltanto delle medesime, d'ufficio, in economia, o per cottimi, a maggiori spese dell'impresa o suo sicurtà.

Art. 342. Non può l'appaltatore sotto verun pretesto introdurre variazioni o addizioni di sorta al lavoro assunto senza averne ricevuto l' ordine per iscritto dall'ingegnere direttore, nel qual ordine sia citata la intervenuta superiore approvazione.

Mancando una tale approvazione gli appaltatori non possono pretendere alcun aumento di prezzo od indennità per le variazioni od addizioni avvenute, e sono tenuti ad eseguire senza compenso quelle riforme che in conseguenza l'Amministrazione credesse opportuno di ordinare, oltre il risarcimento dei danni recati.

Si eccettuano i casi di assoluta urgenza nei quali l'appaltatore dovrà tosto prestarsi sulla richiesta dell'ingegnere direttore; in questi casi però l'ingegnere medesimo dovrà darne immediata partecipazione all'Amministrazione, la quale potrà sospendere la esecuzione dei lavori, pagando all'appaltatore le spese sostenute pei lavori ordinati d'urgenza.

Art. 343. Verificandosi il bisogno d'introdurre in un progetto già in corso di eseguimento variazioni od aggiunte le quali non sieno previste dal contratto e diano luogo ad alterazione dei prezzi di appalto, l'ingegnere direttore ne promuove l'approvazione dell'autorità competente, presentando una perizia suppletiva che servirà di base ad una distinta sottomissione o ad un'appendice al contratto principale.

Art. 344. Occorrendo in corso d'esecuzione un aumento od una diminuzione di opere, l'appaltatore è obbligato ad assoggettarvisi fino a concorrenza del quinto del prezzo di appalto alle stesse condizioni del contratto. Al di là di questo limite egli ha dritto alla risoluzione del contratto.

In questo caso sarà all'appaltatore pagato il prezzo dei lavori a termini di contratto.

Art. 345. È facoltativo all'Amministrazione di risolvere in qualunque tempo il contratto, mediante il pagamento dei lavori eseguiti e del valore dei materiali utili esistenti in cantiere, oltre al decimo dell'importare delle opere non eseguite.

Art. 316. Il regolamento determina le discipline da osservarsi in ordine all'esecuzione dei lavori ed al modo di regolarne la contabilità e la liquidazione loro.

Art. 347. L'appaltatore deve dichiarare il suo domicilio legale e condurre personalmente i lavori, o farsi rappresentare legittimamente da persona idonea alla quale si possano impartire gli ordini che l'andamento dei lavori può richiedere; in ogni caso l'appaltatore è sempre responsabile verso l'Amministrazione ed i terzi del fatto dei suoi dipendenti.

Art. 348. L'appaltatore non può pretendere compensi per danni alle opere o provviste se non in casi di forza maggiore e nei limiti consentiti dal contratto.

Appena accaduto il danno, l'appaltatore deve denunciarlo alla direzione dei lavori, la quale procede all'accertamento dei fatti e ne stende processo verbale in concorso dell'appaltatore, per norma nella determinazione di quei compensi ai quali esso appaltatore potesse aver dritto.

Frattanto la impresa non potrà sotto verun pretesto sospendere o rallentare la esecuzione dei lavori.

Art. 319. Nei capitoli d'appalto potrà prestabilirsi che le questioni tra l'Amministrazione e gli appaltatori siano decise da arbitri.

Art. 350. Il prezzo d'appalto è pagato nelle rate stabilite dalle condizioni del contratto e sotto le norme fissate dalla legge di contabilità generale dello Stato. Potrà l'Amministrazione ritenere le rate di pagamento in *a conto*, qualora l'appaltatore non soddisfaccia alle condizioni del contratto.

Art. 351. Ai creditori degli appaltatori di opere pubbliche non sarà concesso verun sequestro sul prezzo di appalto durante la esecuzione delle stesse opere, salvo che l'autorità amministrativa, da cui l'impresa dipende, riconosca che il sequestro non possa nuocere all'andamento ed alla perfezione dell'opera.

Potranno però essere senz'altro sequestrate le somme che rimarranno dovute ai suddetti appaltatori dopo la definitiva collaudazione dell'opera.

Art. 352. Le domande di sequestri saranno dalla competente autorità giudiziaria comunicate all'autorità amministrativa da cui dipende l'impresa.

Art. 353. Quando a termini dell'art. 351 l'Amministrazione riconosca di poter annuire alla concessione di sequestri, saranno questi preferibilmente accordati ai creditori per indennità, per mercedi di lavoro e per somministrazioni di ogni genere che si riferiscano all'esecuzione delle stesse opere.

Art. 354. Ai creditori per indennità dipendenti da espropriazione forzata per l'esecuzione delle opere rimangono salvi ed interi i privilegi e dritti che ad essi competono a termini del disposto del codice civile e della legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica, e potranno in conseguenza in tutti i casi e in tutti i tempi essere concessi sequestri sul prezzo d'appalto a loro favore.

Art. 355. L'autorità che avrà ordinato un sequestro sarà sola competente per decretare in favore dei creditori il pagamento della somma sequestrata, come pure per decretare la revoca del sequestro, ben inteso che siano prima risolute dalla potestà competente le questioni riguardanti la legittimità e sussistenza dei titoli e delle domande.

Art. 356. Non è ammessa per parte dei venditori la rivendicazione dei materiali, attrezzi, bestie da soma o da tiro già introdotte nei cantieri, di cui fosse ancora dovuto il prezzo.

Art. 357. Potrà l'Amministrazione, previo diffidamento per iscritto all'impresario, pagare direttamente la mercede giornaliera degli operai che risultasse essersi dall'impresario rifiutata senza giusto motivo, o non corrisposta nel termine consueto pei pagamenti di tali mercedi.

Le somme pagate a questo titolo saranno dall'Amministrazione ritenute sul prezzo dei lavori.

Art. 358. L'ultima rata di appalto risultante dall'atto finale di collaudazione sarà pagata all'appaltatore dopo esaurite le operazioni seguenti.

Art. 359. Ultimati i lavori l'ingegnere direttore ne presenta il conto finale corredato da tutti i documenti giustificativi, compresi gli atti d'acquisto degli stabili espropriati, dei certificati di trascrizione e di mutazione ai catasto, che l'appaltatore dovrà consegnare a giustificazione del fattone pagamento, qualora ne avesse avuto l'obbligo a termini del contratto di appalto.

Art. 360. Tosto ordinata la collaudazione delle opere l'Amministrazione ne dà avviso al pubblico, invitando i creditori verso l'appaltatore per occupazioni permanenti e temporanee di stabili e danni relativi a presentare i titoli del loro credito entro un termine prefisso.

Art. 361. Le domande ed opposizioni pei crediti suddetti sono dall'Amministrazione comunicate all'appaltatore, il quale non potrà pretendere il compiuto pagamento del prezzo d'appalto se prima non giustifica d'aver tacitato ogni domanda.

Art. 362. La collaudazione dei lavori è affidata dall'autorità competente ad un ufficiale del genio civile, ed in casi gravi ad una Commissione composta di membri tecnici e contabili.

Le visite di collaudo saranno sempre fatte coll'intervento del direttore dei lavori ed in contraddittorio dell'impresario o del suo rappresentante.

Art. 363. Per imprese non eccedenti la somma di lire 60,000 potrà prescindersi dall'atto formale di collaudazione, e basterà un certificato dell'ingegnere direttore dei lavori che ne attesti la regolare esecuzione.

Art. 364. Un regolamento determina le norme e la procedura di collaudazione e degli atti relativi per garanzia della perfetta esecuzione delle opere e dell'adempimento degli obblighi e delle condizioni dei contratti, per la liquidazione dei crediti della impresa e per la risoluzione delle contestazioni che insorgessero colla impresa stessa.

Art. 365. La restituzione della cauzione e lo svincolo della sicurtà non può aver luogo che in seguito al finale collaudo.

TITOLO VII.

Ordinamento generale del servizio del genio civile.

Capo Unico.

Disposizioni transitorie.

Art. 366. Le disposizioni contenute nel titolo VII della legge 20 novembre 1859, num. 3754, sull'ordinamento del genio civile, sono per ora mantenute in vigore, in quanto non siano o modificate da disposizioni già emanate, o contrarie alla presente legge.

Al principio dell' anno 1866 il Governo del Re presenterà al Parlamento un progetto di legge per il definitivo ordinamento del corpo reale del genio civile, e per il ruolo normale del personale.

Art. 367. Intanto sarà stabilito con decreto reale un ruolo provvisorio del personale del genio civile che resterà al servizio del Governo nella misura dei fondi che saranno stanziati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 368. Le provincie che già non l' avessero dovranno istituire un proprio personale d'ingegneri ed altri agenti tecnici pel servizio dei lavori pubblici di loro pertinenza.

Il personale che a tutte le provincie fosse per occorrere per il servizio delle opere pubbliche nei primi tre anni dalla attuazione della presente legge sarà scelto fra gli uffiziali del genio civile ed impiegati dello Stato in servizio od in disponibilità.

Art. 369. Pubblicata la classificazione delle strade nazionali, di cui al titolo II, capo I, sezione I, della presente legge, il Governo del Re, sentito il Consiglio di Stato, stabilirà con decreto reale la quota complessiva degli stipendi del personale del genio civile da passarsi al servizio delle provincie, nonchè il corrispondente numero complessivo per classe degli ufficiali del genio civile.

Nello stesso decreto reale sarà pure fatto il riparto per ciascuna provincia della quota complessiva degli stipendi del personale che deve assumere a suo carico.

Art. 370. La quota da assegnarsi a ciascuna provincia, secondo l'articolo antecedente, sull' importo totale degli stipendi che ora sono a carico dello Stato pel genio civile sarà determinata dal rapporto che, prendendo a base i bilanci dello Stato e delle provincie per gli anni 1863 e 1864, esiste fra la somma complessiva di spese che già sono e andranno a carico di ciascuna provincia in forza di questa legge, e la somma complessiva delle spese a carico dello Stato e delle provincie per servizi affidati al genio civile.

Art. 371. La scelta del personale che passerà a carico delle provincie sarà fatta per decreto reale sentite le proposte dei Consigli provinciali.

Questo personale avrà il trattamento che dalla legge comunale e provinciale è attribuito agl'impiegati governativi che passano al servizio delle provincie.

Art. 372. Gli effetti dell' art. 369 comincieranno dal 1.o gennaio 1866.

TITOLO VIII.

Disposizioni generali e transitorie.

Capo I.

Disposizioni generali.

Art. 373. Per quanto risguarda l' espropriazione per l'esecuzione dei lavori pubblici si osserveranno le disposizioni legislative sulla espropriazione per causa di utilità pubblica.

Art. 374. Le contravvenzioni alle disposizioni della presente legge saranno punite con pene di polizia e con multe che potranno estendersi fino a lire 500, salvo quanto è specialmente disposto nel titolo V riguardo alle contravvenzioni relative alle strade ferrate.

Art. 375. I regolamenti emanati per l'esecuzione della presente legge, approvati per decreto reale, previo il parere del Consiglio di Stato, potranno parimente contenere la comminazione di pene di polizia e di multe non eccedenti le lire 300.

Art. 376 Oltre le pene di polizia e le multe predette ed il sequestro, ove occorra, degli oggetti colti in contravvenzione, s'intenderà sempre riservato alle parti lese il risarcimento dei danni a termini della legge comune.

Art. 377. I verbali di accertamento delle contravvenzioni, compilati nelle forme volute dalla legge, possono essere fatti da qualsiasi agente giurato della pubblica Amministrazione, non che da quelli dei comuni e dai carabinieri reali.

Art. 378. Per le contravvenzioni alla presente legge, che alterano lo stato delle cose, è riservato al prefetto l'ordinare la riduzione al primitivo stato dopo di aver riconosciuta la regolarità delle denuncie, e sentito l'ufficio del genio civile. Nei casi di urgenza il medesimo fa eseguire immediatamente di ufficio i lavori per il ripristino.

Sentito poi il trasgressore per mezzo dell'autorità locale, il prefetto provvede al rimborso a di lui carico delle spese degli atti e della esecuzione di ufficio, rendendone esecutoria la nota, e facendone riscuotere l'importo nelle forme e coi privilegi delle pubbliche imposte.

Il prefetto promuove inoltre l'azione penale contro il trasgressore, allorchè lo giudichi necessario od opportuno.

Queste attribuzioni sono esercitate dai sindaci quando trattasi di contravvenzioni relative ad opere pubbliche dei Comuni.

Art. 379. In ogni caso in cui per gli effetti della presente legge siano deferite a date autorità deliberazioni o decisioni, sarà a chi se ne crede gravato aperta la via del ricorso all'autorità superiore in via gerarchica, a meno che altrimenti non sia statuito nei singoli casi.

Il termine pei ricorsi si riterrà di giorni trenta dalla notificazione del provvedimento nei casi nei quali non sia diversamente dalla legge stabilito.

Art. 380. Sono abrogate le leggi e i regolamenti in vigore nelle diverse località sulle materie alle quali è provveduto dalla presente legge.

Sono mantenute le consuetudini alle quali questa legge espressamente si riferisce.

Capo II.

Disposizioni transitorie.

Art. 381. La percezione dei pedaggi, di cui all'articolo 31 di questa legge, se si faccia in via economica dall' Amministrazione, cesserà col primo luglio 1865.

Se tale percezione è data in appalto, essa non potrà durare oltre la scadenza dei relativi contratti.

Art. 382. Fino a che non sieno emanati i regolamenti per la compiuta esecuzione della presente legge, resteranno in vigore i regolamenti esistenti, nelle parti che alla medesima non siano contrari.

V. d'ordine di S. M.

Il Ministro dell'Interno
G. Lanza.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
S. Jacini.

TORINO, TIP. G. FAVALE E COMP.